

Aero und der Motorsport

Automobil-Marketing durch Motorsport

Autor: Reinhard Bauer

Zuverlässigkeit ist für einen Flugzeughersteller eine lebenswichtige Selbstverständlichkeit. Für Aero galt dieser Grundsatz natürlich auch für die Automobile aus der eigenen Fertigung. Erfolge bei Langstreckenfahrten sollten dies belegen. Und durch glückliche Umstände konnte man von Beginn des Autobaus an mit Bohumil Turek (1901 – 1971), einen der damals bekanntesten und erfolgreichsten Motorradrennfahrer dafür als Werksfahrer gewinnen. Da er in den 1920iger Jahren Rennen für die lokale Harley-Davidson-Vertretung fuhr, kannte er Aero als Lieferant von Seitenwagen (siehe dazu das Aero-Firmenbiografie).

Bei einem Besuch im Sommer 1929 bietet ihm Dr. Kabeš, der Aero-Firmeninhaber, an, den soeben fertig gestellten Kleinwagen-Prototypen zu testen. Er nimmt das Angebot an und fährt los. Die Testfahrt dauert aber länger, als erwartet. Erst nach 3 Tagen und einer ausgedehnten Überlandfahrt zusammen mit seiner Gattin, bringt er den kleinen Aero zurück. Er war von den Qualitäten des Fahrzeugs so angetan, dass er sich zu einem Angebot an die Unternehmensleitung entschließt. Turek bietet an, mit dem Wagen bei der, anlässlich des Prager Automobilsalons – wo der Aero 500 am 23. Oktober 1929 erstmals öffentlich präsentiert werden sollte – ausgeschriebenen **Sternfahrt Prag-Paris-Brest-Prag** teilzunehmen. Die Aero-Verantwortlichen stimmen begeistert zu und Bohumil Turek wird zum Werksfahrer ernannt.

1. Bohumil Turek demonstriert die Zuverlässigkeit der Aero-Wagen

So gehen im Oktober 1929 Bohumil Turek und sein Freund Antonin Nahodil, damals bereits Testfahrer bei Aero, an den Start. Wie von Turek erwartet, sind sie gut unterwegs, und zwar so gut, dass sie die Sollzeit für die Strecke Prag-Paris-Brest-Prag (= 3613 km) trotz einer notwendigen Reparatur am Kurbelwellenlager um einen Tag unterbieten können. Um die Wartezeit bis zum offiziellen Ende der Veranstaltung zu füllen, beschloss sie, noch einen weiteren „Zacken“ zur Sternfahrt anzuhängen und zwar in Form einer **Eintagesreise Prag-Hamburg-Prag** (= 1300 km), was natürlich gelang. Nach insgesamt 4.913 km in 8 Tagen (184 Stunden und 35 Min), was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 26,6 km/h entsprach, reichten die in Summe erzielten Wertungspunkte nicht nur für den Klassensieg, sondern auch den Gesamtsieg aus. Eine bessere Premiere als Autobauer hätte Aero nicht haben können. Der Sieg machte Aero-Auto in ganz Europa bekannt und Bohumil Turek, damals 28 Jahre alt, zum Leiter der Aero-Testabteilung.

Anmerkung: Eine **Sternfahrt** ist eine Veranstaltung, bei der die Teilnehmer aus allen Himmelsrichtungen teilnehmen können. Würde man den Veranstaltungsort auf der Karte mit den Startorten der Teilnehmer verbinden, so würde man theoretisch einen Stern erhalten, dessen Mittelpunkt der Veranstaltungsort ist.



Abb.1: Bohumil Turek / Antonin Nahodil nach Ihrem Sieg bei der Sternfahrt Prag-Paris-Prag im Oktober 1929 auf dem Aero-Werkgelände.



Abb.2: Mit der Präsentation des Siegerfahrzeugs der Sternfahrt Prag-Paris-Prag am 23. Oktober 1929 feierte Aero die Premiere als Hersteller gesamter Automobile. Bisher war Aero lediglich Karosseriehersteller nach der Weymann-Lizenz für Luxusfahrzeuge und Seitenwagenbauer für Motorräder. Ein Querschnitt aus diesem Fertigungsbereich umrahmte die Kleinwagen-Präsentation.

Auch nach seinem Premierenerfolg war Bohumil Turek in den Jahren 1930 bis 1935 höchst erfolgreich für Aero unterwegs. Nachfolgend die spektakulärsten Fahrten.

1930: ADAC-Fahrt Berlin – Prag – Manzanares/Spanien – retour

Bei diesem Bewerb fuhr Turek die 4000 km mit dem 1-Zylinder/10 PS Aero 500 in nur 82 Std. (entspricht einem 48,8 km/h-Schnitt) und erreichte den Klassensieg in der Kleinwagenklasse.

1930: Sternfahrt anlässlich des Autosalons Prag 1930



Turek/Nahodil fuhr, wie 1929 zwei „Zacken“ der ausgeschriebenen Sternfahrt: Teilstrecke I: Prag-Brest-Prag (rund 3300 km), Teilstrecke II: Prag-Agadir-Prag (rund 7300 km), Insgesamt wurden 10592 km in nur 28 Tagen abgspult und zwar mit dem gleichen Fahrzeug, das bereits die Spanienfahrt hinter sich hatte. Am Ende war das Aero Werksteam, bestehend aus Bohumil Turek und Hostivit Novotny (Bruder von Ing. Bretislav Novotny), L. Slavik, Leiter der Prager Verkaufsniederlassung und V. Zizka vom Aero Car Club bei der Wertung der Automarken siegreich. Der Aero Car Club (gegründet am 23.07.1930) war mit 23 Fahrzeugen vertreten und gewann die Clubwertung.

Abb.3:

Turek/Nahodil am Ziel der siegreichen Sternfahrt anlässlich des Prager Automobilsalons 1930

1931: ADAC-Fahrt Berlin – Manzanares (Spanien) – Berlin

Bei der im Februar ausgetragenen Veranstaltung fährt Turek wieder den A 500 (besetzt mit 3 Personen – Turek mit Gattin und Nahodil) und gewinnt die Punktwertung. Dies bedeutete gleichzeitig den Gesamtsieg vor dem Zweitplatzierten Hans Stuck auf Mercedes.

1931: „AvD-10.000 km Fahrt“



Im Juni erreicht das Team Turek/Marschalek (Sport-Redakteur der CTK) mit dem neuen Aero 662 und im Wettkampf mit den BMW-Dixi die Goldmedaille. Die Strecke führte von Berlin über Genf – San Sebastian – Madrid – Lissabon – Barcelona – Rom – München – Katschberg – Triest – Dubrovnik – Zagreb – Budapest – Wien – zurück nach Berlin. Die rund 10.000 km wurden in nur 18 Tagen (21. Mai bis 7. Juni 1931) zurückgelegt. Auch die Kollegen von „Zetka“ (Zbrojovka Brünn) und „Walter“ waren bei dieser Veranstaltung erfolgreich. Walter holte den Teampreis.

Abb.4:
Bohumil Turek auf der Fahrt über die österreichischen Alpen (Triebener Tauern-Pass)

1932: 30.000 km in 30 Tagen (12. Juli bis 11. August 1932)

Es war die vielleicht spektakulärste Aktion von Bohumil Turek, die als Werbeaktion und Markteinführung für den neuen Aero 662 gedacht war.

Es wurde ein Ausdauerstest mit dem neu entwickelten 2-Zylinder-Modell A 662 über 30.000 km in 30 Tagen angesetzt. Der Aero-Werksfahrer hatte die Strecke in 30 Tagesetappen zu je 1000 km zu bewältigen. Zweimal täglich war die Strecke Prag – Podiebrad (Poděbrady) – Königgrätz (Hradec Králové) – Brünn (Brno) – Prag abzuspulen. Alle wesentlichen Komponenten des Wagens waren plombiert worden, um ein Austauschen zu verhindern. Jede Tagesetappe startete morgens um 4 Uhr und endete um 22 Uhr – und das 30 Tage lang. Auf jeder 500 km Strecke waren 3 Pausen vorgesehen (zwei zu zwei Minuten und eine zu sechs Minuten, sowie eine Mittagspause von 30 Minuten nach den ersten 500 km). Eine Sportkommission überwachte die Fahrt. Alle Zeitungen der Tschechoslowakei berichteten laufend über den Stand der Langstreckenfahrt.

Auf die reine Fahrzeit bezogen, errechnet sich über 30.000 km eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,25 km/h – und das mit einem 18 PS / 662 cm³-Fahrzeug, gefahren auf den zeitgenössischen Schotterstraßen – unglaublich, aber wahr.



Fotos: Archiv ACC Praha

Abb.5a+b: Der Aero-Testfahrer Bohumil Turek unternimmt 1932 eine 30.000 km lange Dauertestfahrt durch 30-maliges Befahren der Strecke Prag – Königgrätz – Brünn und retour in 30 Tagen.

1934: Rallye Monte Carlo - 20. bis 24. Januar 1934

Im Januar 1934 starteten Bohumil Turek und Antonin Nahodil auf einem Aero 1000 zur Rallye Monte Carlo. Der Startort war Athen. Wegen der besonders schlechten Straßenverhältnisse hatte in den zwölf vorangegangenen Jahren kein Starter von Athen aus das Ziel in Monte Carlo (Distanz 3.786 km) erreicht. Doch trotz Schlamm und Schnee auf den Balkanstraßen schaffte das Aero-Team die Fahrt in diesem Jahr in einer sehr guten Zeit nach Monte Carlo und belegte in der Klasse bis 1.500 cm³ nach so bekannten Marken, wie Triumph und Riley den dritten Platz, zugleich den 9. Gesamtrang.



Abb. 6a+b: Trotz besonders schlechter Straßenverhältnisse belegte das Aero-Team Rang 3 in der Klasse bis 1.500 cm³ und zugleich Rang 9 in der Gesamtwertung.

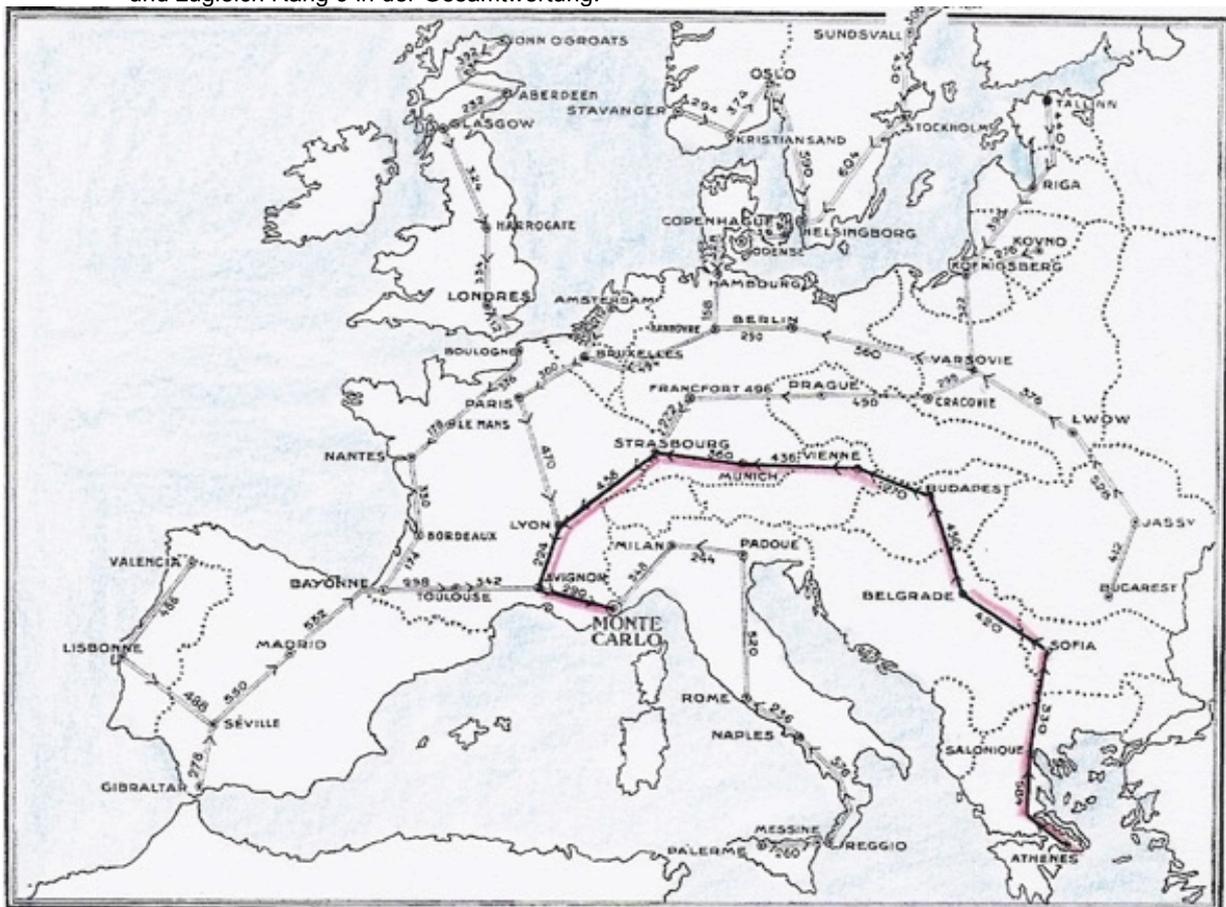


Abb. 7: Reiseroute des Aero-Team Turek/Nahodil bei der Rallye Monte Carlo 1934

1934: Tschechoslowakei – Deutschland – Polen in 3 Tagen

Mit dem Aero 1000 ging es nach Norden durch Deutschland nach Polen und zurück in die Tschechoslowakei. In drei Tagen, vom 30.03. bis 02.04.1934, wurde die Strecke von Prag über Dresden, Berlin, Gdynia/Gdingen, Gdansk/Danzig, Poznan/Posen, Těšín/Teschen und zurück nach Prag gefahren..

1935: Tureks letztes Rennen: Langstreckenfahrt mit A 30 nach Russland

Von 17. Mai 1935 bis 14. Juni 1935 startete Turek mit einem serienmäßigen A 30 zur Fahrt Prag – Warschau – Babrujsk (Weißrussland) – Moskau – Orjol – Charkov - Rostov/Don – Ordzhonikidze – Tiflis - retour – in Summe rund 10.000 km in weniger als einem Monat. Die rund 1900 km nach Moskau legte er dabei in 36 Stunden und 13 Minuten zurück, was einem Schnitt von rund 52 km/h entspricht!



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.8: Bohumil Turek fährt mit dem A 30 durch die Weiten Russlands

Am 15. Juni 1935 – also einen Tag nach der Rückkehr von der Russlandreise – verunglückte Bohumil Turek bei den „1000 Meilen der Tschechoslowakei“ so schwer, dass er seine Rennfahrerkarriere beenden musste. Er blieb aber Aero in führender Position und treibende Kraft bis in die Nachkriegszeit erhalten. Er verstarb 1971, im Alter von 70 Jahren an einem Herzinfarkt.

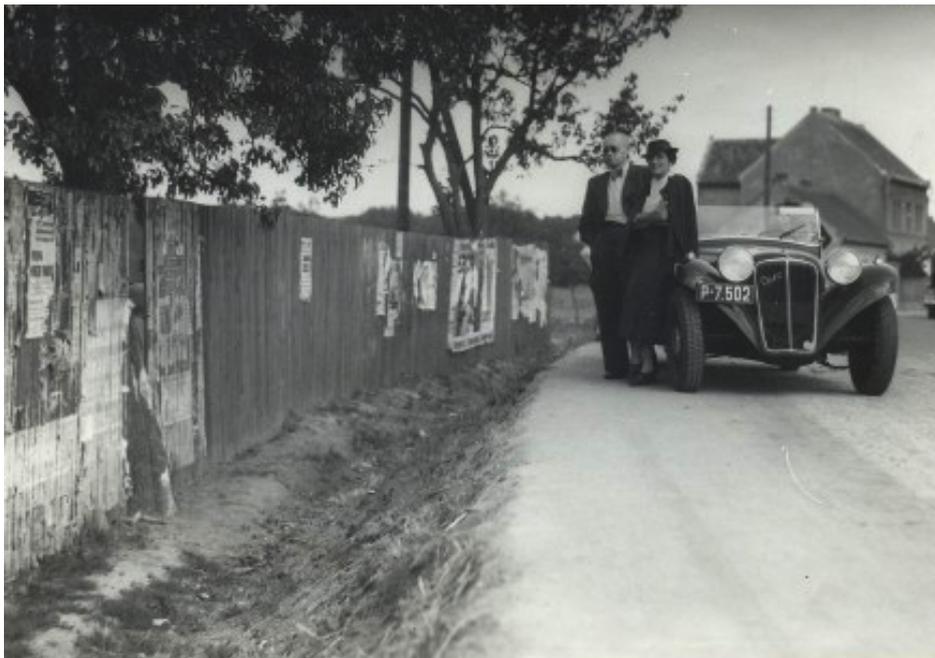


Abb.9: Bohumil Turek und Ela Slavíková besuchen nach Tureks Genesung noch einmal die Unglücksstelle, die seine Karriere beendete.

2. Mit dem kleinen Aero auf großer Expedition

Möglicherweise beeindruckt von Tureks Nachweisen der Langstrecken-Zuverlässigkeit, startete der Lehrer und Motorjournalist Frank Alexander Elstner, ab 1932 mit Aero-Fahrzeugen, eine Serie von Expeditionsfahrten, die viel Resonanz in den Zeitungen und Film-Wochenschauen fanden.

Anmerkung: Das erwachende Interesse an fremden Ländern stellte eine gute Basis für die Berichterstattung über die Langstreckenfahrten in der Presse und im Film dar.

Pioniere bei motorisierten Expeditionen war das Duo Clärenore Stinnes (1901-1990) und Carl-Axel Söderström, die mit einem serienmäßigen Adler Standard 6 von 1927 bis 1929 mit 47.000 gefahrenen Kilometern die Welt umrundet haben. Die Reise wurde jüngst verfilmt.

1932 unternahm der Tiroler Max Reisch (1912-1971) zusammen mit dem Nürnberger Alfred Schrickler auf einer Puch 250 Bj. 1929 eine Afrikafahrt von Wien über Spanien nach Algier und von dort durch die Sahara nach Tripolis und über Sizilien zurück. 1933 fuhren Max Reisch und der Wiener Herbert Tichy (1912 – 1987) wieder mit einer Puch-500 nach Indien und zurück, 1935/36 fuhren sie mit einem Steyr 100 rund um die Welt.

1932: Expedition nach Albanien

Die Route führte über 3353 km von Prag über Österreich und weiter über gefürchtete dalmatinische Passstraßen nach Albanien und in großem Bogen wieder zurück nach Prag. Der benutzte Aero 500 wurde mit insgesamt 250 kg belastet !!! (= 3 Personen: F.A. Elstner + Gattin + Student Zidlicky als zahlender Passagier + Gepäck)



Abb.10a+b: Das 3er-Team aus Eva Elstnerova (im linken Bild am Steuer des benutzten A 500) ihrem Gatten Frantisek Alexander Elstner (Fotograf) und einem Studenten, als zahlendem Mitfahrer auf der Balkan-Expeditionsreise.

1932: Erste SPEXOR-(Sportovní Plzenska EXpedice ORientem)-Expedition.

Der Abenteurer Mag. Jaroslav Doubek aus Pilsen organisiert zusammen mit dem tschechischen Automobilclub und Sponsoren eine Langstreckenfahrt mit zwei Tatra 52 Sport (2-L-Vierzylinder) von Prag nach Marseille, dann entlang der Mittelmeerküste nach Gibraltar und weiter auf der afrikanischen Seite rund um das Mittelmeer, weiter durch Anatolien wieder zurück nach Prag. 13.500 km in 38 Tagen !!!

1933: Aero-SPEXOR-Expedition

Die zweite SPEXOR Expedition wurde mit Aero-Fahrzeugen gefahren.

Am 11.Feb.1933 startet in Pilsen ein Team unter der Leitung von Frantisek Aleksander Elstner mit drei Aero 662, jeder in einer der drei tschechoslowakischen Nationalfarben „Weiss/Rot/Blau“ lackiert, zu einer 13.500 km Langstreckenfahrt durch Italien bis nach Sizilien. Von dort ging es per Schiff nach Italienisch-Libyen, dort über Tripolis und Misurata tief in die libysche Sahara nach Bou Njem , Hon und Sabha bis zum südlichsten Punkt in Murzuk und wieder zurück nach Tripolis. Anschließend durchquerte das Aero-Team die französischen Kolonien Tunesien und Algerien, dann weiter durch die Wüste Marokkos nach Casablanca und Marrakesch und zurück nach Gibraltar und über Spanien, Frankreich wieder retour nach Pilsen und Prag.

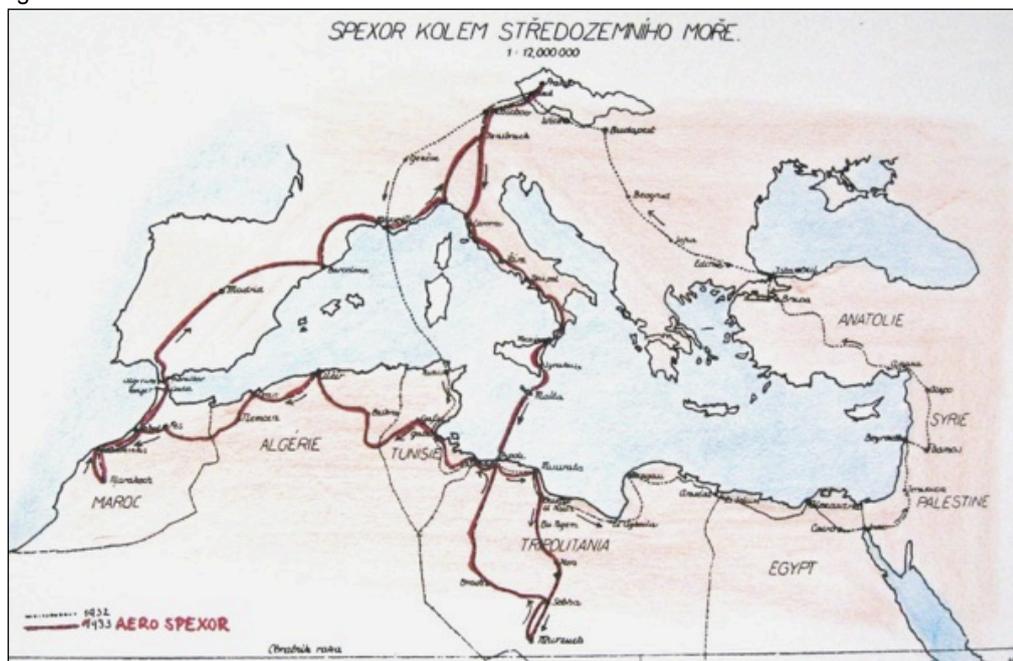


Abb.11: Route der SPEXOR Expedition von 1933



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.12:

Das Aero-SPEXOR-Team am 11. Februar 1933 bei der Verabschiedung vor der Zentrale des Prager Automobil-Clubs.

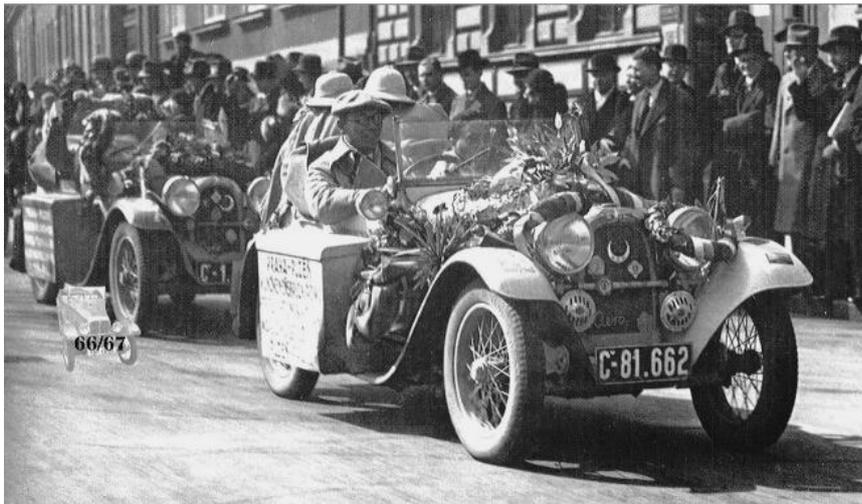


Foto: Archiv ACC Praha

Abb.13:

Erfolgreiche Rückkehr der Aero-SPEXOR-Teilnehmer in Prag



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.14a+b:

F.A. Elstner und seine Gattin Eva bei der Rückkehr in Prag

1934: Expedition des „Blauen Teams“ nach Afrika (24. Feb. bis 13.April 1934)

Ziel der Unternehmung war, den Sensationswert der Expeditionsfahrten noch zu steigern. Deshalb wurde eine Expeditionsreise exklusiv für drei Damenteams organisiert, nur begleitet von einem Männerteam in einem Serviceauto.

Anmerkung: Trotz Ausnahme-Persönlichkeiten, wie der deutschen Rennfahrerin Clärenore Stinnes (1901-1990), die bis 1927 bereits 17 Rennsiege eingefahren hatte und von 1927 bis 1929 auf einem serienmäßigen Adler Standard 6 die Welt umrundete, oder Eliska Junkova (1900 -1994), die 1927 auf Bugatti zusammen mit ihrem Mann beim Großen Preis von Deutschland den 4. Platz belegte, waren in dieser Zeit Damen am Steuer die absolute Ausnahme. Deshalb zog das „Blaue Team“ aus 6 Damen die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich.

Am **24. Februar 1934** verließen drei Damenteams und das Servicefahrzeug mit dem expeditionserfahrenen F. A. Elstner und dem Mechaniker Ing. Ada Kavalier, alle in blau lackierten Aero 1000 Prag..

Die Reiseroute: Prag → Pilsen → Rozvadov/Waidhaus (Staatsgrenze D) → Nürnberg → Stuttgart → (Staatsgrenze F) Straßburg → Lyon → Marseille (Überfahrt per Schiff nach Algier in französisch Algerien) → von Algier wurde ein Abste-

cher nach Bou Saadâ, 245 km südlich von Algier am Rande der Sahara und zurück nach Algier unternommen) → Oran → Oujda (Staatsgrenze Französisch-Marokko) → quer durch Marokko über Fes → Meknes → nach Rabat an der Atlantikküste → Casablanca → nach Süden ins Landesinnere nach Marrakesch → weiter nach Süden über das Atlasgebirge über Taroudant bis nach Tisnit, (dem offiziellen Start zur Sternfahrt zum Prager Autosalon) → retour entlang der Atlantikküste nach Agadir → Mogador (heute Essaouira genannt) → Mazagan (heute El Jadida genannt) → Casablanca → Rabat → wieder quer durch Marokko über Souk El Arba Du Gharb (Staatsgrenze Spanisch-Marokko) → Xauen (heute Chefchaouen genannt) nach Tétouan → Mittelmeerhafen Ceuta (Überfahrt) → Gibraltar (englische Kolonie) → (Staatsgrenze E) → Sevilla → Madrid → San Sebastian → (Staatsgrenze F) Biarritz → Bordeaux → Paris → Verdun → Straßburg (Staatsgrenze D) → Stuttgart → Nürnberg → Waidhaus/Rozvadov (Staatsgrenze CS) → Pilsen → Prag.

Nach 48 Tagen und rund 14.000 km erreichte das Team am 13. April 1934 wieder Prag. Dies entsprach einer durchschnittlichen Tagesstrecke von rund 300 km, was angesichts der teilweise sehr schlechten oder den in Nordafrika gar nicht vor nicht vorhandenen Straßen eine beachtliche Leistung war.

Die gesamte Expeditionsreise war eine perfekt organisierte Marketingaktion. Die Teilnehmer telegrafierte von jeder Tagesetappe Reportagen an Zeitungen. An den Etappenorten wurden offizielle Empfänge organisiert, die unterstützenden Firmen schalteten Reklame. „FOX -tönende Wochenschau“ und die UFA brachten laufend Filmberichte ins Kino. Alles lief unter dem Motto: „6 Frauen durchqueren in 6 Wochen 6 Länder und absolvieren dabei mehr als 14.000 km – sicher und fehlerfrei.“



Foto: Archiv ACC Praha
Abb.15:

Die drei Damenteams und ein Herrenteam im Servicefahrzeug bildeten das „Blaue Team“.

Von links nach rechts:

Fahrzeug P-21.572,

das Assistenzteam

F.A. Elstner und

Ing. Ada Kavalier,

Fahrzeug P-21.571 mit

Vera Vlčková und

Eva Elstnerová,

Fahrzeug P-61 mit

Ela Slaviková und

Helga Martenová,

Fahrzeug P-21.573 mit

Zdeňka Veselá-Tiefenbach und

und Eška Kavalierová.



Foto: Archiv P.Paul

Abb.16:

Eine der bekanntesten Rennfahrerinnen jener Zeit, Eliška Junková, verabschiedete das „Blaue Team“ am 24. Februar 1934 in Prag.



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.17: Situationsaufnahme bei einem Halt während des Ausfluges in den Süden Algeriens in die Oasenstadt Bou Saâda



Foto: David Sedlák DS Foto

Abb.18: Ein Aero 1000, so wie er 1934 vom „Blauen Team“ eingesetzt wurde.

1934: Navara / Holas fahren mit dem Aero 1000 bis nach Afghanistan

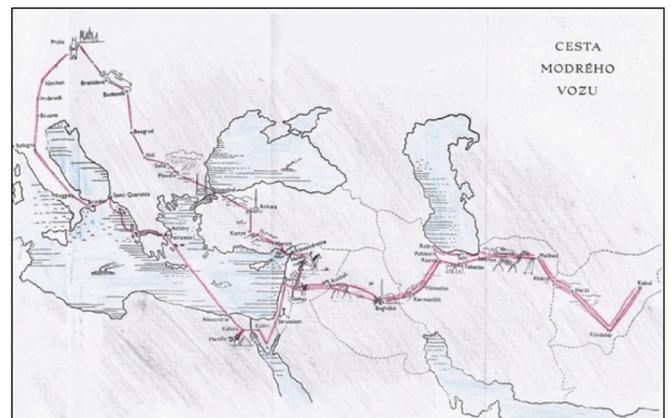
Im Mai starten Rudolf Navara und Ing. Bohumil Holas mit einem Aero 1000 zu einer 19.000 km langen Reise von Prag über Bulgarien, die Türkei, den Irak, durchqueren den Iran und Afghanistan, wo sie am 24. Juni 1934 in Kabul erreichten und nach zahllosen Abenteuern und Pannen am 10. August 1934 wieder nach Prag zurückkehrten.

Erwähnenswert ist, dass es sich bei dem eingesetzten Aero 1000 um das „Servicefahrzeug“ des „Blauen Teams“ handelte, das bereits 14.000 Expeditionskilometer hinter sich gebracht hatte. Aber wegen des speziellen Aufbaus mit integriertem Werkzeugkasten griff man dennoch darauf zurück. Da auch damals bereits das Sponsoring von Motorsport ein Thema war, stand die Expedition unter dem Motto „Mit dem MOGUL-Motoröl ins Reich des Moguls“.

Anmerkung: Asien dürfte damals einen besonderen Reiz auf die Expeditionsreisenden, Sponsoren und Medienkonsumenten ausgeübt haben, denn auch Skoda sandte 1934 ein Team aus vier Skoda-Popular nach Indien.

Abb. 19:

Die Reiseroute des Teams Navara/Holas. Sie führte auf der „Nordroute“ bis nach Kabul und auf der Südroute über Palästina, Ägypten, Griechenland und Italien wieder zurück.





Fotos: Archiv ACC Praha
 Abb.20:
 Rudolf Navara und Ing. Bohumil Holas mit ihrem
 Aero 1000 nach der Rückkehr in Prag

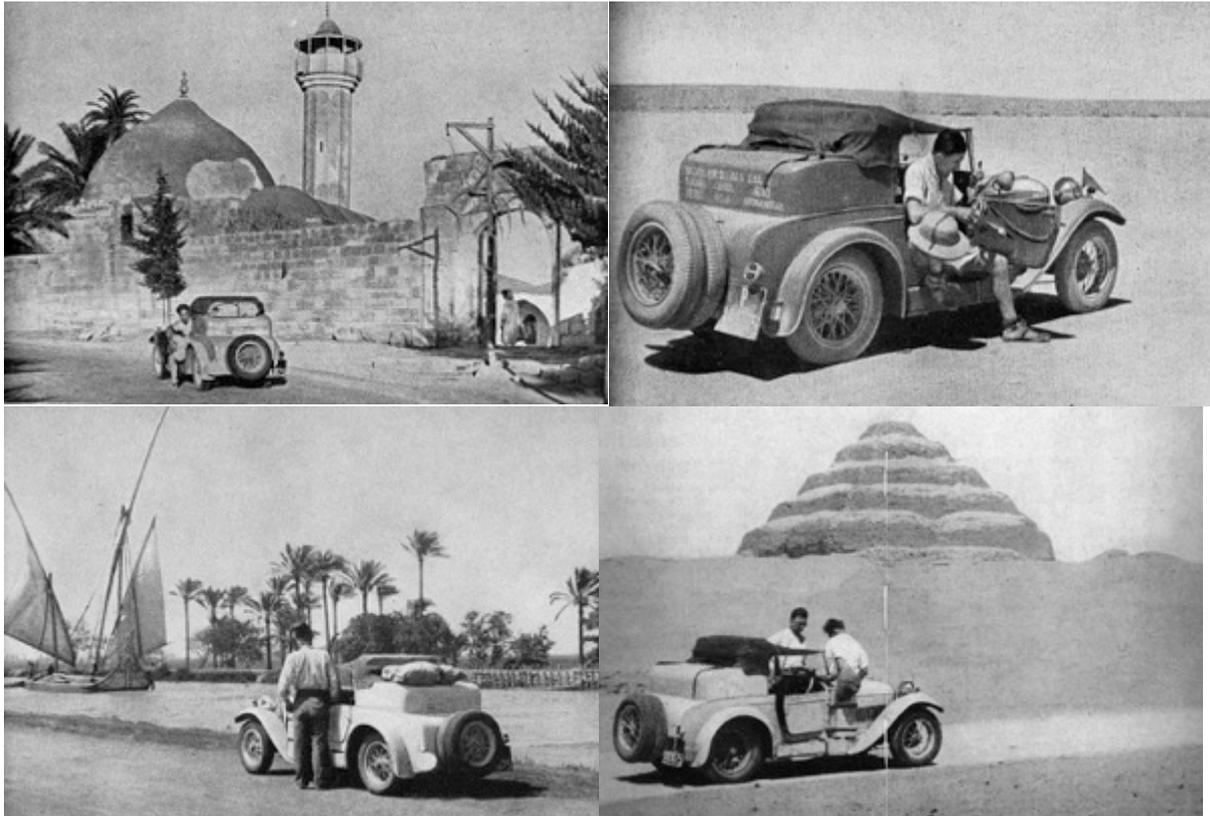


Abb.21a-d: Reiseimpressionen von der Afghanistan-Reise aus Ägypten

3. Werbung für den neuen Aero 30 durch Motorsport-Aktionen

Neben den Expeditionsfahrten beteiligte sich Aero auch an Rundstrecken-Rennen, die in den frühen 1930iger Jahren in jeder größeren Stadt stattfanden.



Abb.22:
 Eine der populärsten Veranstaltungen
 mit Aero-Beteiligung war das Rennen
 in Brandýs nad Orlicí (deutsch: Brand-
 eis bei Orlik). Es wurde zur Bewerbung
 des neu eingeführten Aero 30 genützt.

1934: Langstreckentest mit dem Aero 30



Zur Markteinführung des A 30 startet F.A. Elstner am 22. August 1934 mit einem der ersten A 30 (Produktions-Nr. 17) und insgesamt 5 Personen Besatzung von Prag nach Amsterdam, von dort via Newcastle nach Schottland zum Loch Ness.

(Die Fahrt wurde anlässlich des Aero-Europa-Treffens 2008 von einer Gruppe tschechischer Aero-Enthusiasten wiederholt und erfolgreich absolviert.)

Abb.23:
Frantisek Alexander Elstner auf der Fernfahrt durch England und Schottland bis an den Loch Ness.

1936: Mit dem Aero 30 in 7 Tagen durch 11 Länder

7.200 km in nur einer Woche „rasten“ Mila Polák und Lida Ondrovà auf einem Aero 30 durch elf Länder – durchschnittlich mehr als 1000 km am Tag – wie 1932 Bohumil Turek bei seinen 30.000 km in 30 Tagen, damals allerdings mit dem kleinen Aero 662.

Damit war die Zeit der Langstreckenfahrten vorerst vorbei. In den Folgejahren konnten derartige Expeditionen einerseits wegen der Übersättigung mit Expeditionsberichten, andererseits wegen der steigenden politischen Spannungen im Vorfeld des zweiten Weltkriegs nicht mehr durchgeführt werden.

4. Aero im Rennsport

Neben den Expeditionsfahrten beteiligte sich Aero auch an den damals populären Rundstrecken-Rennen, die in jeder größeren Stadt stattfanden. Jedoch setzte Aero dabei fast ausschließlich auf getunte Serienfahrzeuge. Anders als beispielsweise der Wettbewerber Zbrojovka Brünn verzichtete man auf die Entwicklung von Spezial-Rennwagen, um auf Rennstrecken wie dem Nürburgring teilzunehmen.

Allerdings betrieb man Motorentuning, entwickelte neue Motoren mit mehr als 2-Zylindern und entwickelte einen Antriebsstrang mit einem zusätzlichen „Overdrive“ zur Drehzahlensenkung bei höheren Geschwindigkeiten, während man die Entwicklung von speziellen Rennwagen-Fahrgestellen Privatfahrern oder Spezialfirmen überließ.



Abb.24:
Aero 18HP/750 mit Jarka Sehnal und Jarka Borovicka (Nr. 61) bei 1000 Meilen der Tschechoslowakei 1933



Abb.25:
Souboj Vidra (Kennzeichen P-332) und Bohumil Turek (P-313) bei einem Straßenrennen, bei dem sie einen Unfall nach einer Kurvenkollision gerade noch verhindern können.

Nur 1931, also nur zwei Jahre nach dem Beginn der Serien-Autoproduktion entwickelte Aero ein Rennfahrzeug. Es war ganz im Stil der Amilcar-Cyclecar-Rennwagen der 1920iger Jahre von Aero-Konstruktionsleiter Ing. Vorisek auf der Basis des im gleichen Jahr neu vorgestellten Aero 662 konzipiert worden.

Wie eingangs erwähnt, wurde dafür ein Serien-Chassis verwendet. Bei der Karosserie beschränkte man sich auf die Gewichtsreduktion und die Verbesserung des Luftwiderstandes durch eine aerodynamisch günstige, zigarrenförmige Leichtbau-Karosserie.

Trotz des beabsichtigten Renneinsatzes blieb es bei den Hinterradbremsen des Serienfahrzeugs. Der Einbau von Vorderadbremsen war damals noch kein Thema.

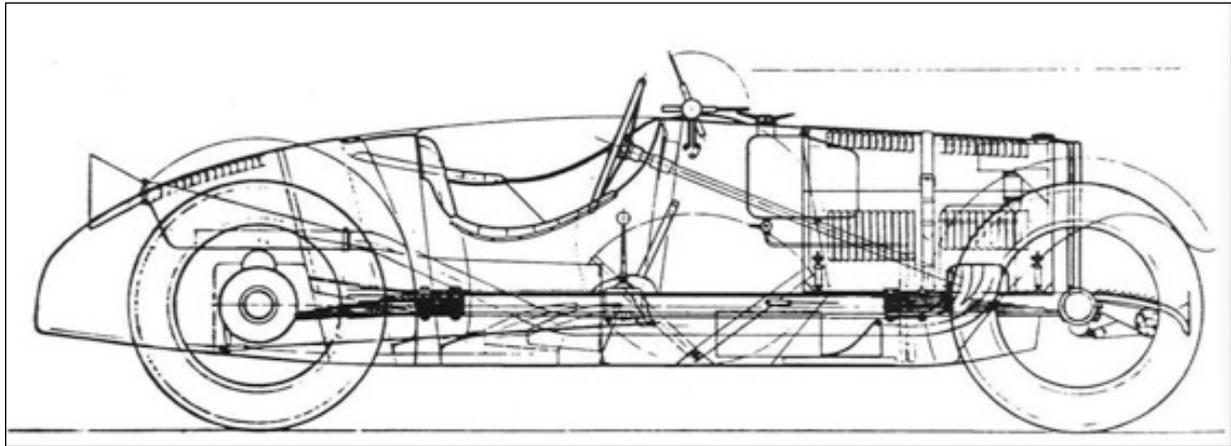


Foto: Archiv ACC Praha

Abb.26: Konstruktion eines Aero Werksrennwagens aus dem Jahr 1931 von Ing. Josef Vorisek auf Basis des Aero 662



Foto: Zdenek Patera / Auta 5P

Abb.27:

Realisierter Werksrennwagen Aero 662 S von 1931 - nach dem Vorisek-Konzept – auf Basis des A-662-„Serienchassis“ ohne Vorderradbremsten ist. Die verwendeten serienmäßigen 662 cm³ Motoren waren durch Polieren der Gaskanäle und einer besseren Auspuffabstimmung mild getunt. Im Antriebsstrang wurde ein zusätzliches Getriebe mit zuschaltbarer Reduktion (Overdrive) eingebaut, um auf Hochgeschwindigkeitsabschnitten die Motordrehzahl reduzieren zu können.

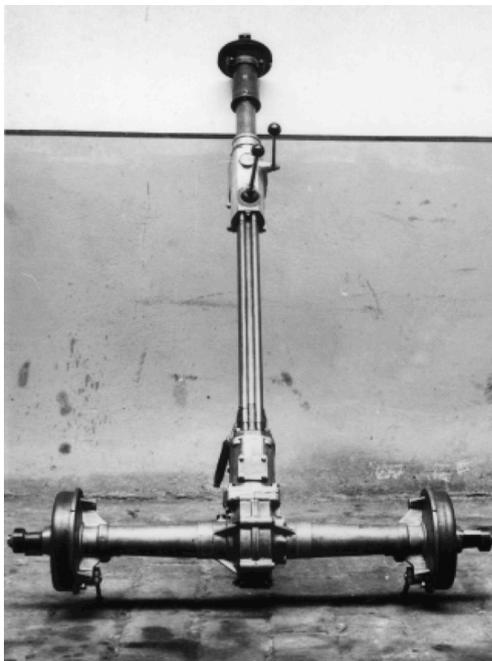


Foto: Autor

Abb.29:

Der „Vorisek-Aero“ war das Vorbild für eine Reihe ähnlicher Fahrzeuge, von denen einige allerdings erst in der Nachkriegszeit realisiert wurden.

Abb.28:

Antriebsstrang der „kleinen“ Aero-Rennfahrzeuge mit einer zusätzlichen Übersetzung im Getriebe. Erkennbar am zweiten Schalthebel zwischen der Kupplung und der Schaltung für das Hauptgetriebe.

Abb.30:
Noch ein Beispiel für einen „kleinen“ Aero als Rennwagen





Abb.31:
Es gab aber auch Rennwagen, abgeleitet von Fahrzeugen der Jahre 1933/34, die bereits Vorderradbremsten hatten.

1932 beginnt der Reichenberger Aero-Händler (Baron) Karl Wiedersperg in Kooperation mit dem Aero-Werk Rennwagen zu entwickeln und zu bauen

Wie erwähnt, war das Aero-Werk eher an der Demonstration der Leistungsfähigkeit seiner Serienfahrzeuge interessiert, als teuren Hochleistungsmotorsport zu betreiben. Dies überließ man der Initiative von Privatleuten. Unter diesen Privatleuten ist besonders der Reichenberger Baron Karl Wiedersperg hervorzuheben. Er war der Aero-Repräsentant im Sudetengebiet und verfügte über einen eigenen Werkstättenbetrieb (Abb.32). Durch seine Verkaufstätigkeit hatte er einigen Einfluss im Aero-Werk. Vor diesem Hintergrund war er sich sicher, technische Unterstützung zu bekommen, wenn er sie benötigen würde. So konnte er daran gehen, etwas progressivere Rennwagen als die Werkswagen zu bauen. Seine Idee war, den Wagenkörper so weit, wie möglich tiefer zu legen und dadurch den Schwerpunkt abzusenken und die mögliche Kurvengeschwindigkeit zu erhöhen. Und zwar durch die Vergrößerung des Achsabstandes so weit, dass der Wagenkörper dazwischen tiefer gesetzt werden konnte (Abb.33).



Abb.32: Karl Wiedersperg war ein initiativer Aero-Vertriebspartner, der im Werk einiges bewegen konnte.

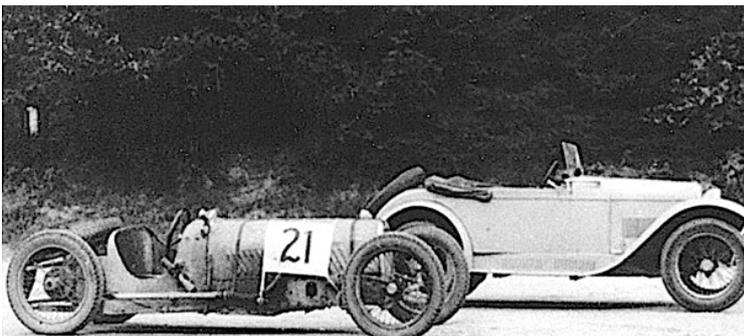


Foto: ACC Archiv

Abb.33:
Das Ausmaß der Tieferlegung des Wiedersperg-Wagens zeigt die Gegenüberstellung mit der A-662-Serienversion. Der verlängerte Vorderwagen war notwendig, um einerseits dem Fahrer durch die tiefere Sitzposition genug Beinraum zu bieten, andererseits um eventuell auch größere Motoren einbauen zu können.



Abb.34:
Karl Wiedersperg in seinem Aero 662 Spezial, der mit einem getunten 750 cm³ Motor ausgerüstet war und damit zwischen 110 und 120 km/h erreichen konnte.

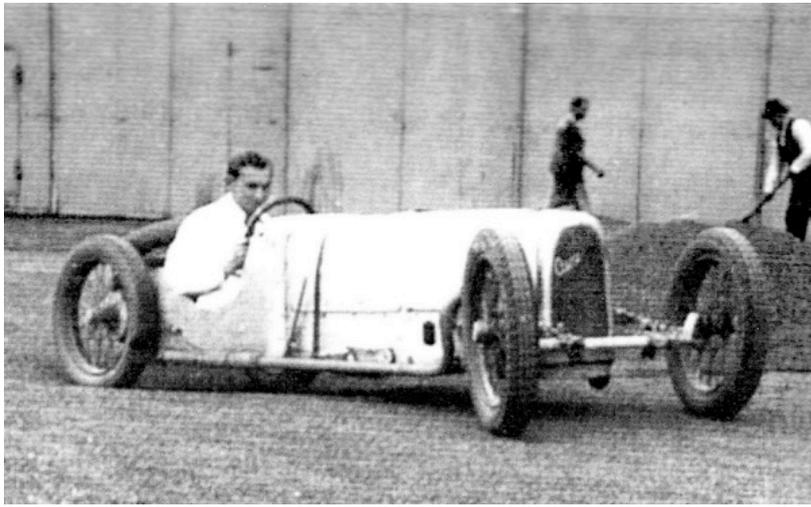


Foto: Archiv Karel Jicinsky

Abb.35:

Karl Wiedersperg baute mehrere Rennwagen. Einen davon zeigt das obige Foto auf einer Testfahrt mit dem Rennfahrer Frantisek Pohoraly.



Abb.36:

Dass sich das Wiedersperg-Team auch nicht vor der Konkurrenz höher eingeschätzter Wettbewerber fürchtete, zeigt ein Schnappschuss vom Rennen in Königgrätz von 1933, bei dem Fahrer Dasek am Start zwischen zwei Bugatti 40 in der Klasse bis 1500 cm³ zu sehen ist.

Rundstreckenrennen von Königgrätz (Hradec Králové) am 6. Juli 1933

Das Rennen fand auf einem Rundkurs (1,77 km) durch die Stadt Königgrätz statt. Die Sportwagen hatten 20 Runden (35,4 km) zurückzulegen, die Rennwagen 30 Runden (53,1 km). Die Aero-Wagen schnitten dabei in mehreren Klassen sehr erfolgreich ab.

Sportwagen bis zu 750 cm³:

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| 1. V. Stastny (Aero) | 33m 48.4s (62,85 km/h) |
| 2. Vladimir Formanek (Aero) | 34m 29.6s |
| 3. Ota Nimshaus (Aero) | 35m 04.0s |

Sportwagen bis zu 1100 cm³:

- | | |
|--------------------------------|------------------------|
| 1. M. Schöffel (Salmson) | 31m 04.2s (68,37 km/h) |
| 2. Bohumil Turek (Aero) | 31m 07.5s |
| 3. Vaclav Liska (Aero) | 31m 40.5s |
| 4. Stanislav Kafunek (Aero) | 31m 58.0s |

Sportwagen über 1500 cm³:

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1. Rezek (Austro-Daimler) | 29m 36.2s (71,75 km/h) |
| 2. Bubec (Ford) | 29m 59.0s |
| 3. Jaroslav Konecnik (Wikov) | 30m 40.3s |
| 4. Mrs Rezek (Mercedes) | 31m 59.7s |

Sportwagen bis zu 1500 cm³:

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1. Florian Schmidt Bugatti) | 28m 02.6s (75,76 km/h) |
| 2. Maria Kozmian (Bugatti) | 28m 37.6s |
| 3. Adolf Szczyzycski (Wikov) | 29m 28.1s |
| 4. Dasek (Aero) | 30m 09.7s |

Rennwagenklasse:

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 1. Jan Kubicek (Bugatti) | 40m 00.4s (79,65 km/h) |
| 2. Bruno Sojka (Bugatti) | 40m 23.4s |
| 3. Chudoba (Bugatti) | 40m 47.5s |



Abb.37:

Das Wiedersperg-Team entwickelte die Spezial-Rennwagen laufend weiter. Zeitgenössische Quellen berichten von rund 15 gebauten Fahrzeugen. Hier eine Version auf Basis des 1933 neu vorgestellten Aero 1000, die bereits mit einem 3-Zylinder-996 cm³-Motor ausgerüstet war, bei einem Rundstreckenrennen in Pilsen im Jahr 1934.

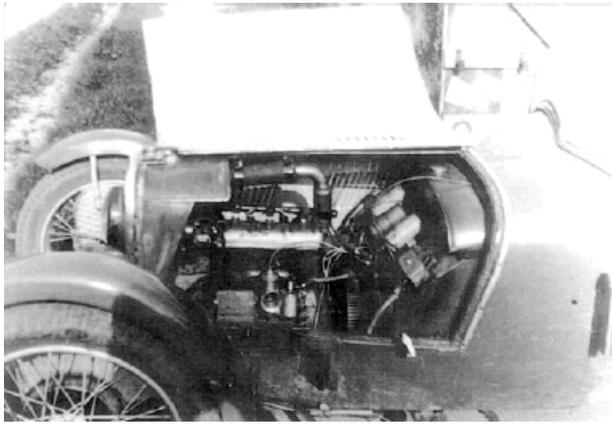


Abb.38:

Der 3-Zylinder-996 cm³- Versuchsmotor, der im Aero-Werk von Ing. Basek in Anlehnung an ähnliche DKW-Konzepte entwickelt wurde. Der 1-Vergaser-Motor brachte 27-28 PS, jedoch nur kurzzeitig, da die Aero-Serienzündanlage mit den nockenbetätigten 3-fach Unterbrechern den höheren Drehzahlen nicht gewachsen war.

Ein Wiedersperg-Rennwagen bei den 1000 Meilen der Tschechoslowakei von 1933

Für die 1000 Meilen der Tschechoslowakei von 1933 entwickelte das Wiedersperg-Team den 3-Zylinder-Rennwagen nochmals weiter. Das Aero-Werk hatte den Motor überarbeitet, sodass er nun rund 30 PS abgab, womit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich waren.



Abb.39:

Ein weiterer Wagen vor der Wiedersperg-Werkstätte in Reichenberg. Dieser Wagen mit der Nummer C-77 399 ist bis heute erhalten geblieben, wie die nachfolgenden Fotos zeigen.



Abb.40a-c: Der Wiedersperg-Wagen mit der Registrierung C-77 399 mit 3-Zylinder Motor hat mit einigen wenigen Modifikationen überlebt.



Abb.41a+b: Der Wiedersperg-Rennwagen für die 1000 Meilen der Tschechoslowakei von 1933 war bei der Konzeption auf der Höhe der Zeit. Allerdings war er noch nicht standfest genug, um Spitzenplätze erreichen zu können.

„1000 mil cechoslovenskych“ – Die tschechoslowakische „Mille Miglia“

Die „1000 mil ceskoslovenskych“ (die tschechische „Mille Miglia“) ist eine Legende unter den Straßenrennen der dreißiger Jahre. Es war das wichtigste **Straßenrennen** in der Tschechoslowakei. Durch die politischen Umstände konnte es nur dreimal veranstaltet werden, und zwar in den Jahren 1933, 1934 und 1935. Erst ab 1970 ist die Veranstaltung auf Initiative des ACC Prag wieder veranstaltet worden, allerdings nur zum Teil auf der alten Strecke.

In den Jahren **1933 und 1934** wurde auf der Strecke Prag - Kolin - Nemecky Brod (Deutschbrod) - Jihlava (Iglau) - Velke Mezirici (Groß Meseritsch) – Brno (Brünn) - Breclav (Lundenburg) – Bratislava (Pressburg) = 796,4 km oder 500 Meilen und ohne Pause retour gefahren = **1592,8 km oder 1000 Meilen**.

1935 wurde von Brno (Brünn) aus über Pohořelice (Pohlitz) – Mikulov (Nikolsburg) – Breclav (Lundenburg) nach Bratislava (Pressburg) gefahren. Dadurch verkürzte sich die Strecke auf 770 bzw. 1540 km.

Die 1000 Meilen der Tschechoslowakei war ein Straßenrennen mit seriennahen Fahrzeugen und fand im normalen Straßenverkehr statt. Straßenarbeiter kümmerten sich um die Adaptierung der Verkehrszeichen. Dem entsprechend war es für Straßensportwagen ausgeschlossen, die in fünf Klassen eingeteilt wurden (bis 750, 1100, 1500, 2000 und über 2000 cm³). In den Starterlisten findet sich das „Who-is-Who“ der lokalen Rennfahrer-Elite, wie Jindrich Knapp (Walter-Werksfahrer) oder Adolf Szczyzycki (Wikov-Werksfahrer), Ing. Petr Mucha (Praga-Ingenieur und Werksfahrer), Bohumil Turek (Aero Werksfahrer), Antonin Komár (Skoda Werksfahrer), Karel „Tunal“ Divisek und Josef Mamula, Karel Vlasin (Zetka-Werksfahrer), sowie prominente Privatfahrer wie Otokar Nimshaus oder Jan Kubíček, aber auch berühmte Fahrerinnen, wie Ela Slavíková, Eška Kavalierová oder Věra Vlčková.

In den Jahren 1934 und 1935 nahm zusätzlich eine große Anzahl an ausländischen Fahrern, hauptsächlich aus Italien und Deutschland, mit Wagen der Marken BMW, Adler, Fiat, Lancia und Alfa Romeo teil.

Die 1000 MIL CS von 1933 (10. und 11. Juni 1933)



Abb.42:

Gesamtsieger:

Ing. Petr Mucha (Konstrukteur/ Rennfahrer des Praga Werksteams) mit Co-Pilot Karel Urban auf Praga Alfa 1800 Sport-Roadster mit 1792 cm³ /42 PS, in einer Zeit von 19h01m15s = 83,76 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Klassensieger:

bis:

750 cm ³	Jiri Pohl / Frantisek Holoubek	Nr. 62	Aero 18HP/750	22:00:20	> 72,4 km/h
1100 cm ³	Jindrich Knapp / Karel Vojir	Nr. 43	Walter Junior S	19:55:08	> 79,98 km/h
1500 cm ³	Josef Havlicek / Mita Vychodil	Nr. 23	Bugatti 40	20:59:26	> 75,9 km/h
2000 cm ³	Petr Mucha / Karel Urban	Nr. 18	Praga Alfa	19:01:15	> 83,76 km/h > Gesamtsieger
über 2000 cm ³	Vaclav Kudrna / Arno Paul	Nr. 6	Chrysler 66	23:34:00	> 67,59 km/h

Das Abschneiden von Aero

Klasse bis 750 cm³

In der Klasse bis 750 cm³ waren alle neun Starter nur Aero-Fahrzeuge. Gefahren wurde mit Aero 662 Roadster mit auf 745 cm³ vergrößerten Rennmotor, die bis zu 26 PS leisteten und für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gut waren.



Foto: Author's Archive

Abb.43:

Aero 18HP/750 Siegerfahrzeug (Nr. 62) der Klasse bis 750 cm³ mit Jiri Pohl und Frantisek Holoubek, 1000 MIL CS 1933. Dieser Aero hatte 745 cm³ und 2 Getriebe. Somit standen 6 Vorwärtsgänge statt der üblichen 3 zur Verfügung.

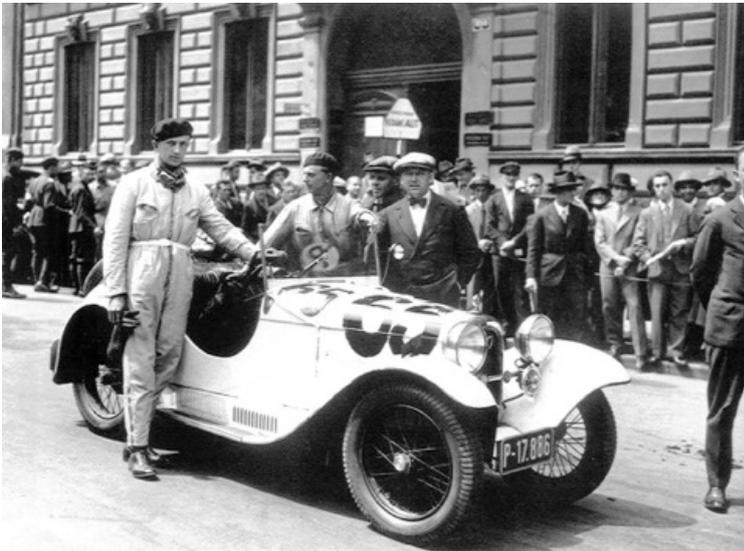


Foto: Archiv P. Paul

Abb.44:

Die Werksrennfahrer Vaclav Stastny und Jaroslav Vlcek (Nr. 65) auf Aero 18HP/750, 1000 MIL CS 1933



Foto: Dr. Ruzicka

Abb.45:

Unfall des Aero 18HP/750 mit Start-Nr. 58. den Otakar Nimshaus (stehend) und Mila Stipek zum Glück unverletzt überstanden haben. Trotzdem erreichten sie in ihre Klasse noch den dritten Platz.

Klasse bis 1100 cm³



Abb.46:

In der Klasse bis 1100 cm³ war ein Aero 1000 Spezial mit Vera Vlčková – Ing. Ada Kavalier, am Start (Platzierung nicht bekannt), daneben ein Z-4-Roadster mit dem damals noch (1933 vorgestellt) neuen Vorderrad-antrieb, dahinter ein neuer Aero 1000 mit der Nummer P-61 von Eva Slaviková



Abb.47:

In der Klasse bis 1100 cm³ waren auch zwei Wagen aus dem Wiedersperg-Team am Start, ein 1932iger Aero 750, der aber mit einem Aero 1000-Motor aufgerüstet wurde (blauer Wagen) und der Aero 1000 S „mit dem 3-Zylinder-Motor (roter Wagen). Leider landeten sie wegen technischer Probleme nicht im Spitzenfeld.

In den Klassen 1500 cm³ bis über 2000 cm³ waren 1933 keine Aero-Fahrzeuge vertreten,

Die 1000 MIL CS von 1934 (9. und 10. Juni 1934)

Bei der Vorbereitung auf das Rennen kam der Sieger des Jahres 1933, Ing. Petr Mucha, bei einer Probefahrt am 6. Juni 1934 nahe Caslavi von der Straße ab und starb am 24. Juni 1934 im Krankenhaus. Praga zog darauf hin die Werksfahrzeuge zurück. 1934 war das Jahr der Stromlinien-Limousinen: Die Firmen Aero, Skoda, Tatra, Wikov und Zbrojovka Brunn waren alle mit neuen Modellen vertreten. (siehe Detailbild von vorderem Sektor der Startaufstellung)



Foto: Archiv A. Paul

Abb.48:

Impressionen vom Start 1934 mit drei Aero 20HP Roadster und einem geschlossenen Aero 20 HP, sowie oben links ein Aero 18HP/750 (Start-Nr.62) und oben rechts zwei Aero 30 Hp mit dem Spitznamen „Brontosaurus“ und davor der Aero 30 Hp „Loch Ness“.



Foto: Archiv A. Paul

Abb.49:

Oben rechts im Foto zwei Aero 30 Hp „Brontosaurus“, Start-Nr. 10 gefahren von Chaloupka/Sottl und Start-Nr. 12 gefahren von Liska/Suk und davor der Aero 30 HP von Bohumil und Vaclav Turek mit Start-Nr. 17.

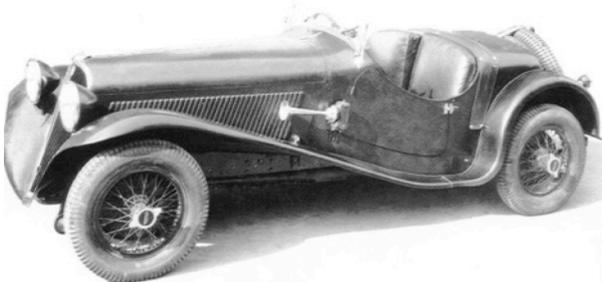


Abb.50: Gesamtsieger 1934: Walter Standard S mit Jindrich Knapp und Karel Vojř

Gesamtsieger:

Jindrich Knapp mit Co-Pilot Karel Vojř
auf Walter Standard S / 3.257 ccm – 6-Zyl / 80 PS
mit einer Zeit von 15h 22m 37 sec
Durchschnitt = 103,598 km/h

Klassensieger:

bis 750 cm ³	Antonin Nahodil / Jan Ovesny	Nr. 9 Aero 750	20:49:31 > Schnitt 76,494 km/h
1100 cm ³	Josef Mamula / Frantisek Masek	Nr. 54 Z-4 Sport	17:18:12 > Schnitt 92,063 km/h
1500 cm ³	Eva Slavikova / Bohumil Vidra	Nr. 50 Aero 4V/1324	18:06:34 > Schnitt 87,962 km/h
2000 cm ³	Adolf Szczyzyccki / Frantisek Kudlacek	Nr. 33 Wikov 40 Sport	17:56:55 > Schnitt 88,763 km/h
über 2000 cm ³	Jindrich Knapp / Karel Vojř	Nr. 19 Walter Standard S	15:22:37 > Schnitt 103,598 km/h

Das Abschneiden von Aero Klasse bis 750 cm³:

In der kleinen Klasse waren ein Aero 18HP/662, sechs Aero 18HP/750 und vier Jawa 750 am Start. Das Fahrerduo Antonin Nahodil / Jan Ovesny (Start-Nr. 9) konnte den Klassensieg mit einem beachtlichen Schnitt von 76,494 km/h erreichen.

Auch Aero bemühte sich, 1934 mit Stromlinien-Fahrzeugen, anzutreten. In der Klasse bis 750 cm³ musste man aus Kapazitätsgründen die Initiative dem damals bekannten „Herrenfahrer“ Otokar Nimshaus überlassen. Er ließ sich auf dem Fahrgestell eines Aero (662) 750 vom Prager Karosseriebauer Uhlik ein Stromlinien-Coupe bauen. Leider wurde das Fahrzeug erst zwei Tage vor dem Rennen fertig, sodass es nicht mehr ausreichend getestet werden konnte. Zahlreiche „Kinderkrankheiten“ konnten nicht mehr beseitigt werden. Das war der Grund, warum Otokar Nimshaus aufgeben musste. Verärgert verkaufte er das Fahrzeug nach dem Rennen um ein Drittel des Anschaffungswertes an Aero zurück.

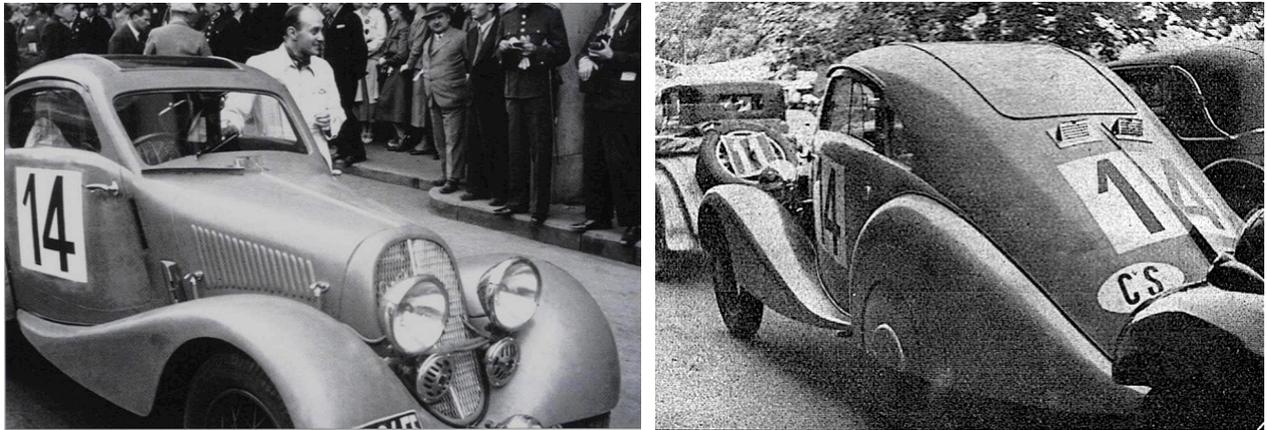


Abb.52a+b: Aero 750 Sport Coupe mit Spezialkarosserie von Uhlik für Otokar Nimshaus.



Abb.53a+b: Aero 750 Sport Coupe mit Uhlik-Karosserie im heutigen, restaurierten, Präsentationszustand.

Klasse bis 1100 cm³:

In der Klasse bis 1100 cm³ brachte das Werk drei Aero 30 mit stromlinienförmig modifizierten Karosserien an den Start. Einer davon war der Aero 30 für den Werksfahrer Bohumil Turek. Es besaß eine Karosserie mit voller Stromlinienform (Front + Heck) und war mit einem 987 cm³-4-Zylinder Experimentalmotor (konstruiert von den Ingenieuren Chaloupka und Liska) ausgerüstet, mit dem trotz der relativ schweren Karosserie auf einigen Streckenabschnitten 140 km/h erreichbar waren. Wegen der eigenwilligen Karosserieform bekam das Fahrzeug nicht zuletzt auch in Anlehnung an die im gleichen Jahr von F.A. Elstner unternommene Langstreckenfahrt nach Schottland an den Loch Ness den Spitznamen „**Aero Loch Ness**“.



Abb.54a+b: Der „Aero Loch Ness“ von 1934 mit einer vom Aero-Konstruktionsleiter Josef Vorisek gezeichneten Stromlinien-Karosserie. Allerdings muss in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden, dass Josef Vorisek ursprünglich einen noch radikaleren Karosserieentwurf mit voll verkleideter Front vorgesehen hatte, der aber anscheinend wegen zu hohem Gewicht verworfen wurde (siehe Abb.59).



Foto: Archiv P. Paul
 Abb.57: Die Konstrukteure Chaloupka und Liska bei den Einstellarbeiten am erstmals eingebauten 1 Liter-4-Zylinder-Reihenmotor mit 987 cm³ Hubraum, der rund 30 bis 35 PS geleistet haben muss und kurzzeitig eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/ ermöglchte.



Foto: Archiv P. Paul
 Abb.58: Bohumil Turek vor dem Start zu den 1000 MIL CS 1934 angelehnt an dem Aero „Loch Ness“ mit Start-Nr. 17. Beifahrer war Vaclav Turek

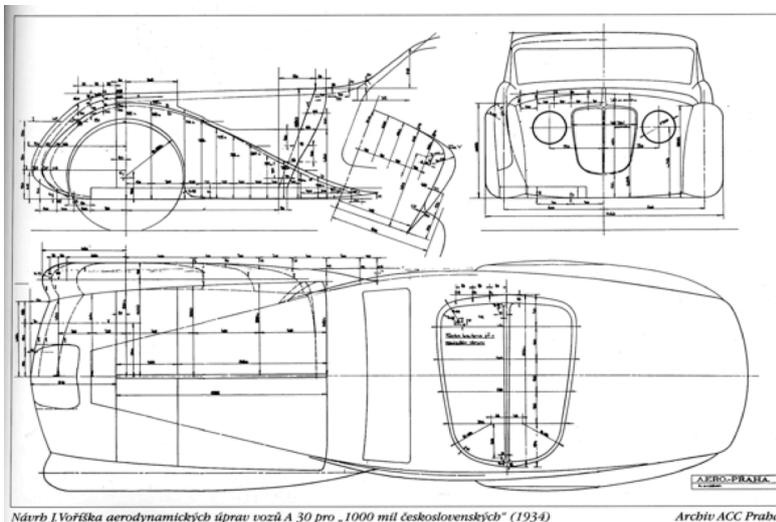


Abb. 59:
 Der ursprüngliche Entwurf von Josef Vorisek für eine „Voll-Stromlinien-Karosserie“. Vorgesehen waren rundum verkleidete Räder an Vorder- und Hinterachse, eine in die vorderen Kotflügel überlaufende Vollverkleidung der Front, eine flach gestellte Frontscheibe und ein tropfenförmiger Heckabschluss. Leider wurde er nur in Teilen realisiert. Über die Gründe kann man nur rätseln. Es könnte das höhere Gewicht gewesen sein, oder die Fertigungskosten, oder die nicht ausreichende Zeit zur Umsetzung bis zum Rennen gewesen sein.

Der **zweite und dritte stromlinienförmige Aero 30**, die 1934 werksseitig an den Start gebracht wurden, waren die Wagen mit dem Spritznamen „Brontosaurus“. Diese beiden Aero 30 HP mit einer Frontpartie in Standard-Ausführung waren mit einem stromlinienförmig modifizierten Dach und Heckpartie kombiniert. Die Gründe für die Abstriche bei der Aerodynamik an der Frontpartie sind unbekannt.

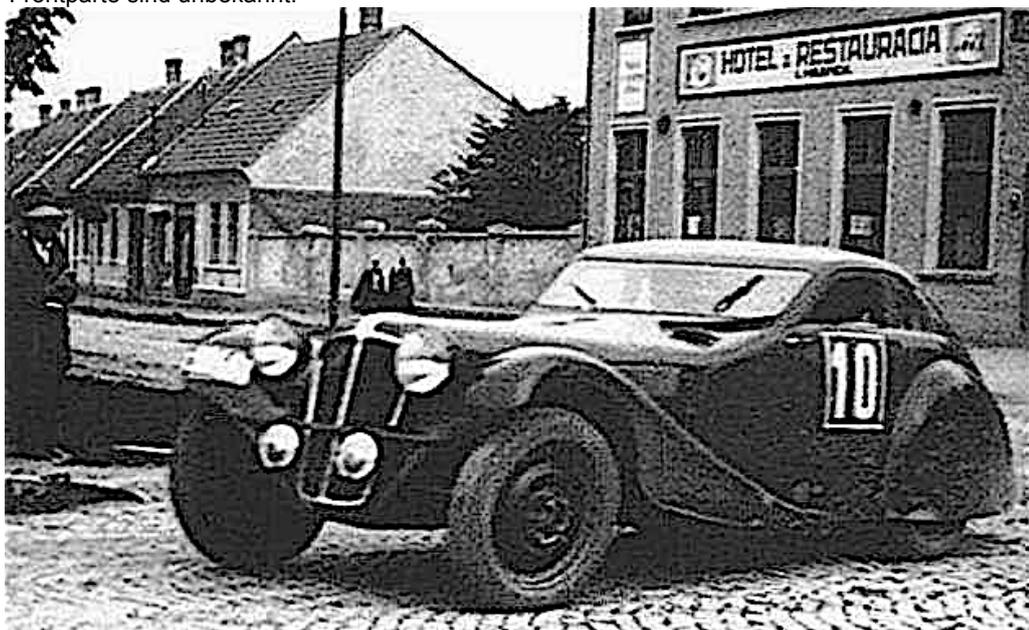


Abb.60: Dieser Aero mit dem stromlinienförmigen Heck, genannt „Brontosaurus“, mit dem Stanislav Chaloupka und Miloslav Scottl 1934 fuhren, trug die Start-Nr. 10. Dieser Wagen war bei den 1000 MIL CS von 1934 mit einem Motor mit 987 cm³ ausgerüstet. Ein weiterer Brontosaurus trug die Start-Nr. 12 und wurde pilotiert von Vaclav Liska und Josef Suk. Dieser Wagen hatte einen Motor mit 998 cm³. Ob es sich jeweils um einen 2- oder 4-Zylinderzweitaktreihenmotor handelt ist leider nicht bekannt.

Von diesen drei Aero-30-Stromlinienfahrzeuge hat sich nur ein Brontosaurus (Nr. 10) als 18ter klassifiziert, der zweite hat sich wegen Überschreitung des zulässigen Zeitlimits nicht klassifiziert (Nr. 12) und der Aero Loch Ness (Nr. 17) fiel wegen Motorschaden aus.

Insgesamt waren 4 Aero 30 am Start. Der vierte Aero 30 war ein geschlossener, viersitziger Aero 30 mit der Start-Nr. 15, und der Besatzung Karel Wiederperg und Emil Zöldner. Auch waren weitere zehn Aero 20 HP (998 cm³) am Start. Der bestplatzierteste Aero in dieser Klasse bis 1100 cm³ war ein Aero 20 HP mit Novozámsky/Nevolka. Sie erreichten den 9. Platz.

Klasse bis 1500 cm³:

Ganz anders war das Abschneiden in der Klasse bis 1500 cm³. Hier ging Aero mit einem Aero 662 /1934 an den Start, dessen Motorabteil um 12 cm verlängert wurde. Dies deshalb, weil ein 1324 cm³ Reihen-4-Zylinder (Bohrung/ Hub analog zum A 662) eingebaut war. Der Motor leistete zwischen 36 und 40 PS und erreichte wegen der wenig aerodynamischen aber leichten Karosserie 130 km/h nicht nur kurzzeitig, sondern auch über längere Strecken. Eva Slavikova und Bohous Vidra (Start-Nr. 50) gewannen mit dem wegen des alten Starrachsen-Fahrgestells relativ schwierig zu fahrenden kleinen Aero die Klasse bis 1500 cm³ im Feld von insgesamt fünf Fahrzeugen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 87,963 km/h.



Foto: Archiv A. Paul

Abb.61:

Der Aero-Werksrennwagen für die 1500 cm³-Klasse war ein Aero 662/1934, dessen Motorabteil um 12 cm verlängert wurde. 1934 fuhren damit Eva Slavikova und Bohous Vidra (Start-Nr. 50). Insgesamt wurden von diesem Typ vier Fahrzeuge gebaut, die später bei weiteren Rennen Klassensiege errangen.

Aero war 1934 auch bei den 2000 km von Deutschland am Start

Bei den „2000 Kilometern durch Deutschland“, einer vom nationalsozialistischen Kraftfahrkorps organisierten Veranstaltung, mit Start und Ziel in Baden-Baden beteiligte sich das Fahrerduo Nimshaus/Stipke auf einem 1324 cm³ 4-Zylinder Aero. Sie hielten sich im Starterfeld lange Zeit mit einem Schnitt 72 km/h beachtlich. Allerdings ereilte sie bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h eine Reifenpanne, bei der das Fahrzeug umkippte und die Fahrer verletzt wurden. Zum Zeitpunkt des Unfalls waren 650 Fahrzeuge im Wettbewerb, von denen nur 306 das Ziel erreichten.

Die 1000 MIL CS von 1935 (15. und 16. Juni 1935)



Foto: Archiv A.Paul

Abb.62: Startimpressionen bei den 1000 MIL CS 1935. Hier im Feld zwei Aero 30 Roadster (Startnummer 48 und 52).



Foto: Archiv J. Kralik
Abb.63: Gesamtsieger Jan Kubicek/Jaroslav Smažík auf Bugatti

Gesamtsieger:

Jan Kubicek mit Co-Pilot Jaroslav Smažík auf Bugatti 35B (Baujahr 1927, jedoch ausgerüstet mit Ford V8), Start-Nr. 9, in einer Zeit von 15h 46m 12s = 97,68 km/h Durchschnitt.

Bei dem Fahrzeug handelte es sich um den Ex-Junek-35B, den er 1929 übernommen hatte, der aber Anfang der 1930iger Jahre auf den Ford-Motor umgerüstet wurde. (Jan Kubicek war ein bekannter und durchaus erfolgreicher Teilnehmer bei Berg- und Straßenrennen in der Tschechoslowakei, Österreich und Polen)

Zweiter:

A. Studeny (Ford V8), Start-Nr. 1

Dritter:

Felix Graf Spieegel-Diesenberg (BMW 319/1). Start-Nr. 28

Klassensieger:

bis 750 cm ³	Jaroslav Kaiser / Frantisek Kronberger Nr. 76	Jawa 750 Sport	18:24:05 > Schnitt 83,71 km/h
1100 cm ³	Minio Ruggero / Vittore Collavo Nr. 47	Fiat 508 Balilia Sport	16:53:19 > Schnitt 91,21 km/h
1500 cm ³	Renzo Cantoni / Silvio Frazer Nr. 38	Lancia Asturia	16:28:15 > Schnitt 93,52 km/h
2000 cm ³	Felix Spiegel-Diesenberg/Peter Orssich Nr. 28	BMW 319/1	15:56:14 > Schnitt 96,66 km/h
über 2000 cm ³	Jan Kubicek /Jaroslav Smazik Nr. 9	Bugatti T35B-Ford-V8	15:46:12 > Schnitt 97,68 km/h

Das Abschneiden von Aero

Klasse bis 750 cm³:

In der Klasse bis 750 cm³ starteten 2 Aero 18 HP/750 und 7 Jawa 700/750 und ein MG Midget PA. Nahodil/Ovesny mit Start-Nr. 77 belegte den 4. Platz in dieser Klasse und insgesamt den 23. Platz.

Klasse bis 1100 cm³:

In der Klasse bis 1100 cm³ starteten 24 Teams, davon waren 5 Aero 30-Wagen mit dem 998 cm³-Motor, darunter war der Wagen von Turek als viersitziger Sportwagen.

Start-Nr. 43 Turek/Slavikova – beendete das Rennen mit einem großen Unfall,
Start-Nr. 46 Gruber-Vlcek, 2. Platz im Klassement, insgesamt 11. Platz,
Start-Nr. 48 Lesak/Zöldner, wurden nicht klassifiziert wegen Überschreitung des zulässigen Zeitlimits,
Start-Nr. 52 Wohanka/Janik, beendeten das Rennen wegen Zündungsproblemen nicht,
Start-Nr. 55 Formanek/Vidra, beendeten das Rennen nicht.



Fotos: Archiv J Kralik
Abb.64: Aero 30 Sport mit B. Turek/E. Slavikova, dahinter A. Nahodil/J. Ovesny mit Aero 18 HP/750



Fotos: Archiv J Kralik
Abb.65: Am 15. Juni 1935 – also einen Tag nach der Rückkehr von der Russlandreise – verunglückte Bohumil Turek so schwer, dass er seine Rennfahrerkarriere beenden musste.

Klasse bis 2000 cm³:

Insgesamt starteten 10 Fahrzeuge in der Klasse bis 2000 cm³. Der „Brontosaurus“ wurde von Jan Fexa und H. Nevolka gefahren. Für dieses Rennen war er mit einem 1528 cm³-Vierzylinderweitakt-Reihenmotor ausgerüstet und erreichte damit 150 km/h. Leider fiel der Wagen im 2. Abschnitt aus und sie haben das Rennen nicht beendet.



Foto: Archiv P. Paul

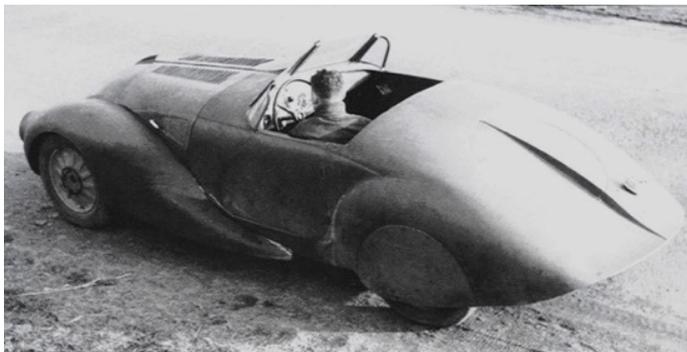
Abb.66: Dieser Aero mit dem stromlinienförmigen Heck, genannt „Brontosaurus“, am Start 1935 mit dem J. Nevolka / Jan Fexa fuhren, trug die Start-Nr. 21.

In den Klasse bis 1500 cm³ und über 2000 cm³ war kein Aero beteiligt.

Bei den 1000 Meilen von 1936 wollte Aero reale Siegchancen haben

Bei den „1000 Meilen von 1936“ wollte Aero wenigstens in einer Klasse wieder um den Sieg mitfahren können. Da bei den Serienfahrzeugen ohnehin der Einstieg in die 2-L-Klasse beschlossen war, wollte man die Serieneinführung durch eine möglichst erfolgreiche Beteiligung in der Rennwagenklasse bis 2000 cm³ werblich unterstützen. Auf Basis der Erfahrungen der Vorjahre mit den 3- und 4-Zylinder-Reihenmotoren (ein 4-Zylinder-Boxermotor war wieder verworfen worden) bereitete man einen 2-L-Vierzylinder-2-Takt-Motor in einer 2-Vergaserversion auf den Renneinsatz vor. Für die Karosserie übernahm man das Stromlinienkonzept von Josef Vorisek aus dem Jahr 1934 und realisierte es in einer Roadster-Version.

Da das Rennen 1936 wegen der politisch zunehmend unruhigen Lage nicht mehr ausgetragen wurde, kam das Fahrzeug allerdings nicht mehr zu seinem bestimmungsgemäßen Einsatz, sondern wurde bei einigen lokalen Rennen eingesetzt und anschließend an eine Privatperson in der Slowakei verkauft. Die Aero-50-Baureihe wurde trotzdem plangemäß im gleichen Jahr eingeführt.



Fotos: Archiv P. Paul

Abb. 67a+b: Aero 2000 Rennwagen für die 1000 MIL CS von 1936, die aber nicht mehr ausgetragen wurden.



Abb.68a+b: Der restaurierte Aero 2000 im Museum von Antonin Vitvar im nordböhmischem Nová Paka (deutsch: Neupaka)

Erfolge durch Vladimir Formanek

Seit 1931 bei Aero als Test- und Werksfahrer, musste er nach dem schweren Unfall von Bohumil Turek bei den 1000 Meilen der Tschechoslowakei 1935, die Position des ersten Werksfahrers übernehmen und tat dies durchaus erfolgreich.



Foto: Archiv ACC Praha

Abb.65: 1935 erreicht Vladimir Formanek mit einem A 1000 den Klassensieg bis 1000 cm³ bei der internationalen österreichischen Alpenfahrt



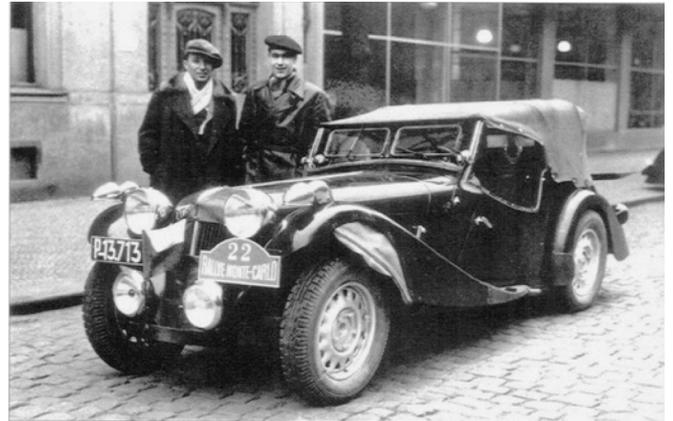
Abb.66: Vladimir Formanek mit dem Aero 30 am 11. Juni 1936 beim 3. Rundstreckenrennen in Zlin, bei dem er in den Klassensieg bis 1000 cm³ einfuhr.

Es folgten zahlreiche Starts bei Straßenrennen im In- und Ausland. Beispiele sind auf den nachstehenden Fotos zu sehen:



Foto: Archiv Karel Jicinsky

Abb.67: Vladimir Formanek bei einer Zeitkontrolle bei einem Lanastreckenrennen



Fotos: Archiv ACC Praha

Abb.68: Bei der Rallye Monte Carlo 1937 belegten Formanek/Steinberg mit einem Aero 30 Spezial unter 200 Startern den 33. Platz. Auch hier knüpfte er an die Erfolge von B.Turek an.

1937:

Ing. H. Lander gewann mit einem Aero 30 die Sternfahrt nach Tschechisch-Leipa. Er legte dabei eine Strecke von 1720 km in 27 Stunden und 7 Minuten (63,4 km/h Schnitt) zurück (Bodensee – Balaton via Alpbach/Tirol und den Großglockner)

Die Erfolge der AERO-50-Wagen sind noch in lebendiger Erinnerung

Dieser folgende Auszug aus einem Aero 50 Prospekt macht deutlich, wie stark der Motorsport als Marketing Maßnahme auch beim Aero 50 eingesetzt wurde. „Der Aero 50 erreichte den Klassensieg bei der „Kleinen Entente Rundfahrt 1937, absolvierte die 10. Internationale Polen-Rallye ohne Strafpunkte und erreichte dabei die Bestzeit bei der Bergprüfung, bei den "500 km der Slowakei" belegte er den ersten und zweiten Platz in seiner Klasse, usw.“.

1938:

Vladimir Formanek startet bei der Rallye Monte Carlo von Bukarest und legt die 3500 km Nonstop in 96 Std (36,5 km/h Schnitt) zurück. In seiner Klasse belegte er damit unter 38 Fahrern den 10. Platz.

1939:

Vladimir Formanek startet bei der Rallye Monte Carlo von Athen aus und belegte einen Platz im vorderen Drittel.

Mit Beginn des zweiten Weltkrieges ist auch die Aero-Motorsportgeschichte zu Ende gegangen!

Das letzte Kapitel

Nach dem zweiten Weltkrieg waren am 10. Mai 1945 die beiden Neuentwicklungen bei Aero unter dem Namen **Pony und Rekord** fertig gestellt und wurden den administrativen Entscheidungsträgern in den öffentlichen Verwaltungsstellen vorgestellt.



Abb.69: Aero Modell Pony

Am 16. Juni 1945 beteiligte sich der Aero Rennfahrer Jan Hanuš mit einem Aero Pony beim großen Preis der Hauptstadt Prag und fuhr den Sieg in der Klasse der Sportwagen bis 1500 cm³ ein. In Liberec (Reichenberg) ging Aero mit beiden Ponys an den Start. Jan Hanuš wurde Zweiter hinter einem getuntem JAWA Minor, Jan Feixa schied mit Zündungsdefekt aus.

Anfang November 1945 kam es zu einer, vom Automobil-Journalisten Adolf Tuma initiierten Wettfahrt. Er bezweifelte die Werksangaben, nach denen der Pony für Durchschnittsgeschwindigkeiten von 80 km/h gut wäre und wettete dagegen. Gefahren werden sollte die Strecke Prag- Benesov. Bei starkem Wind fuhr der damalige Jurastudent Vladimir Kabeš jun. die 50 km lange Strecke und erreichte eine Durchschnitts-geschwindigkeit von 82,5 km/h und gewann damit den Wetteinsatz - eine Flasche Kognak.

Am 16. November 1945 beteiligte Vladimir Kabeš jun. mit dem Pony 750 an der Rundfahrt durch alle Städte mit einer Hochschule oder Hochschulen-Fakultät. Bei dieser offiziellen Veranstaltung wurde vom akademischen Kollegium den Fahrern eine schriftliche Äußerung der Achtung übergeben, die dann auf der Burg beim Besuch der Ordner des Kongresses dem Präsidenten überreicht wurde.

Im Jahr 1946 stellte Jan Hanuš die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des Aero Pony unter Beweis. So steuerte er den Pony zusammen mit dem Konstrukteur Ing. Josef Voříšek am 25. August 1946 auf den Gipfel des Schneeberges. Doch, all diese Leistungsbeweise konnten dem Schicksal von Aero keine positive Wendung geben. Aero wurde auf Anordnung des Industrieministeriums vom 27.12.1945 und in Übereinstimmung mit den Benes-Dekreten verstaatlicht. Dr. Kabeš Sen. und Jun. wurden enteignet und mussten das Unternehmen verlassen. In weiterer Folge wurde die Automobilproduktion eingestellt.

Rennen von Privatfahrern

Einige Privatfahrer haben mit Aero-Rennwagen auch nach dem Krieg noch einige Erfolge eingefahren, z.B. Jaroslav Jonak. Neben diesem besonders erfolgreichen Beispiel gibt es noch weitere Projekte von Privatfahrern und spezialisierten „Tuning-Firmen“, beispielsweise SAS.



Foto: Artur Fenzlau

Abb.70:

Der Rennfahrer und Automechaniker Jaroslav Jonak bestritt 1937 und wieder ab 1947 mit seinem selbst gebauten Rennwagen auf Basis des Aero 30 sehr erfolgreich lokale Rundstreckenrennen.



Foto: Artur Fenzlau

Abb.71:

Dass man noch 1951 eine gute Figur mit einem Aero 30 bei diversen lokalen Rennen machen konnte, belegt der Schnappschuss des oberösterreichischen Automechanikers und Hobbyrennfahrer August Kranzlmüller bei einem Rundstreckenrennen in Gmünd/Niederösterreich.



Foto: Artur Fenzlau
Abb.72:

Auch ein Bergrennen über den Katschbergpass war dem Aero 30 nicht zu steil. (Der Katschberg mit 1 641 m ü. A. verbindet das Bundesland Salzburg mit Kärnten. Bis zur Eröffnung des Katschbergtunnels 1974 war er die einzige befahrbare Route über die Alpen von Salzburg nach Kärnten, bzw. nach Italien oder Slowenien. Seine mittlere Steigung beträgt dreizehn Prozent, wobei die Nordrampe eine 20%ige, die Südrampe eine 18%ige Steigung auf einem Teilstück aufweist.)

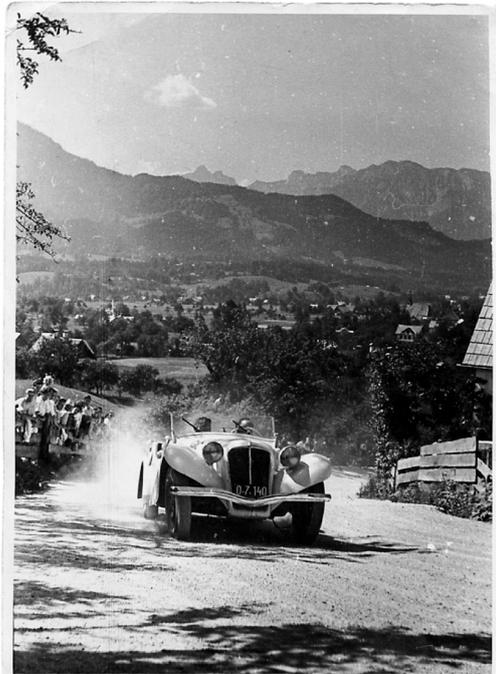


Abb.73:
Szenenfoto aus den frühen 1950iger-Jahren vom Bergrennen auf den Katschberg.

Weitere Nachkriegsprojekte, bei denen Aero-Rennfahrzeuge kreiert wurden



Foto: Aero-IG International

Abb.74a+b: Aero 50 Spezial-Rennwagen, eines der Projekte, die nach dem Krieg realisiert wurden – ohne Zweifel handwerklich perfekt ausgeführt.



Abb.75a+b: Zwei „Aero Spezial“-Projekte auf der Basis des Aero 50, vom tschechischen Unternehmen SAS in der Nachkriegszeit realisiert.

