







## Inhaltsverzeichnis CM 01/2019

	4	Mitglieder und ihre Fahrzeuge Horst Plaum / Uwe Beckert
Termine	7	Horst Plaum / Owe beckert
	8	Regional- / Jahres- und Stinnesfahrt
Quiz / Mitgliederbewegung 1/2019	9	
	10	Ankündigungen Treffen
Kummer mit der Nummer	12	
Manfred Schleißin	16	Messeauftritt Köln
Battfedern und ihre Herstellung	18	
Thomas Wirth	22	Schön wärs gewesen
Jahresabschlussfahrt des	24	
nerstammtischs Mönchengladbach	26	Restaurationsberichte
E-Mails aus aller Welt	27	Harald Hartung und Manuel Ramsauer
	29	Unkaputtbar
Modellautos von Adler	30	
	33 Diplomat Geländesport	• • • • • • • • • • • • • • • • • • •
Erinnerungen von Roland Senn	36	Peter Wünsch
Teil 2	44	Sammelhefte 1985–1988
Willy Poesiealbum	45	
Des Rätsels Lösung	46	Kleinanzeigen
Bilder aus dem Pappkarton	50	
	51	Zu guter Letzt
		Duell unter Brüdern - von Manfred Schleißing

Oldtin

Das Cover entstand beim Jahrestreffen 2017 in Enbeck. Es zeigt eine sehr gepflegte Adler M250.

Das Foto auf der Rückseite sandte unser Clubkamerad Ottmar Günther. Er verbrachte ein Wochenende im Wendland und entdeckte das Bild unserer Rückseite in dem kleinen Ort Saybruch bei Gorleben an der Elbe.

Meisterhaft fotografisch gestaltet und in hervorragender Qualität, entstand es in den frühen Fünfziger Jahren, erkennbar am Nummernschild der Britischen Besatzungszone, Kreis Lüchow-Dannenberg. Diese Schilder galten von 1948 bis 1956. Interessant, dass der Karmann Junior Positionslampen auf den Kotflügeln besitzt, sehr selten. Das wunderschöne Fachwerkhaus existiert noch heute, doch der Bier-Zapfhahn läuft schon lange nicht mehr.

Es waren die Nachkriegsjahre kurz nach der Währungsreform. Das "Wirtschaftswunder" hatte gerade erst begonnen. Wagen von Adler liefen noch häufig auf den Straßen. Sie waren vom Militär seltener requiriert und verbraucht worden, galten sie doch wegen ihres Frontantriebs als nicht tauglich für den Kriegseinsatz.





Manfred Schleißing beim Probesitzen

## Das Wort hat ... Manfred Schleißing

Liebe Adler Freunde,

019 ist ein spannendes und ereig-Inistraction in the second of the second anstaltungen bieten Gelegenheit zu Treffen. Die Teilnehmerzahlen für die 5. Clärenore-Stinnes-Erinnerungsfahrt und das 46. Adler Jahrestreffen auf Rügen sind hoch. Schon am Jahresende 2018 war die maximale Teilnehmerzahl für die Schwedenfahrt erreicht und einige stehen auf der Warteliste.

Das Jahrestreffen auf Rügen wird ein Hit, und noch sind Plätze frei! Einige Adler machen sich dorthin als Teilnehmer bei der B96 Fernfahrt von Zittau nach Rügen auf den 610km langen Weg. Das zeigt Vertrauen in die Adler Zuverlässigkeit! Mehrere Regionaltreffen laden die Adlerfahrer ein, die nicht so weit fahren wollen. Nutzt die Gelegenheiten und lasst die Adler fliegen! Auch zu Hause wird es nicht langweilig. Die neue Webseite ist schon jetzt ein voller Erfolg, und sie wird immer besser! Schrittweise sollen das Clubshop Angebot, ein Downloadbereich für Adler Literatur und ein

Adler Forum dazu kommen.Was fehlt noch? Anregungen sind willkommen! Einen großen Dank an dieser Stelle an den neuen Webmaster Sven Queling. den Webredakteur Alexander Fischbach und unseren bewährten CM Redakteur Klaus Wahlers für die große Arbeit, die in der Webseite steckt.

Im Verborgenen schreitet die Adler Archivierung langsam voran. Mit unserem neuen Archivscanner füllen sich die Dateien. Es ist allerdings eine Mammutaufgabe, die 2-3 Jahre dauert, und Helfer sind sehr willkommen! Das gilt auch für die Fahrzeugregister, die noch sehr unvollständig sind. Während die Motorräder weitgehend registriert sind und nur das Update gepflegt werden muss, sind bei den PKW und LKW große Lücken. Das gilt besonders für die großen Bestände Trumpf Junior und Trumpf. Wer hilft und führt ein Register weiter? Erfasst sind weitgehend Adler Favorit, Standard und Diplomat. Ein anderes wichtiges Thema ist die

Vorstandsnachfolge! Unser Club-Mitglieder-Durchschnittsalter liegt jetzt bei aktiven 68 Jahren. Der Vorstand ist fit. aber Nachwuchs tut not! Wer hat Lust mitzuarbeiten, damit die Rentnerband entlastet wird und neue Ideen auch neue Mitglieder anziehen? Seit Jahren zeigen wir uns auf Messen, um die Lebendigkeit des AMVC zu demonstrieren. Da sind Helfer sehr willkommen, damit es nicht immer die gleichen Schultern sind, auf denen die Arbeit lastet ...

Es gibt also viel zu tun im AMVC ... lasst es nicht liegen!!

Euer

Manfood Schleif Suig



## Mitglieder und ihre Fahrzeuge

Die Redaktion unserer Clubmitteilungen möchte in jeder Ausgabe Fahrzeuge unserer Mitglieder vorstellen und bittet um Einsendungen aus den Reihen der Clubmitglieder.

Dabei wollen wir wenn möglich immer ein Auto und ein Motorrad vorstellen - aber auch andere Fahrzeugtypen sind herzlich willkommen.

#### Aufbau Adler RS Eigenbau

Horst Plaum

Nach dem Kauf meiner Adler-Sprinter im Jahr 1979 und der Restaurierung in 1982 hatte mich der Adler-Virus befallen. Somit baute ich von 1993 bis 1994 eine Eigenbau Sport Adler auf incl. M-Rahmen mit Schwinge, Cerani-Gabel, Alutank und Höcker usw.

Zuerst mussten alle Teile nach meinen Vorstellungen in den Rahmen eingepasst werden.

Die Horex-Gabel wich einer passenden Gabel, danach die Räder in die Mitte und Flucht setzen.

Auch der Motor wurde in Flucht und richtigem Winkel angepasst. Somit mussten viele Halterungen hergestellt und Bolzen gedreht, sowie Kotflügel, Fußrasten und Züge angepasst werden.

Ein guter Kumpel hat mir alle Teile mit Wig verschweißt- Danke Peter. (Bild oben)

Nach Fertigstellung aller Teile wurde gestrahlt und ab zum Lackierer. Danach ging es zum Aufbau der RS. Bedingt durch die gute Vorbereitung war das kein Problem.



Die 1. kleine Probefahrt auf einem Parkplatz verlief zufriedenstellend. Zwei Wochen später war ja schon Hockenheim und dort hatte meine RS die Feuerprobe. Bei der Fahrzeugabnahme war alles okay. Mein Puls war vor dem 1. Training ganz schön hoch, war ich doch etliche Jahre nicht auf einer Rennstrecke gefahren. Nach dem 2.Training änderte ich die Übersetzung, und es passte jetzt super. Die 2 Wertungsläufe verliefen ohne Probleme.

Es hat mir richtig Spass gemacht und die viele Arbeit hatte sich gelohnt. Nun packte mich das Rennfieber, und so ging ich auch in Oschersleben an den Start. Bei schlechter Witterung, es war nass und kalt, fuhr ich mit meiner RS und erreichte den 3.Platz.

PS: wo sind die vielen RS-Adler?









 $\bigoplus$ 



#### Uwe Beckert aus Mühlau

Trumpf Junior mit Wendler Karosserie und Primus

Zur Oldtimerei und der Marke Adler bin ich erst relativ spät und durch Zufall gekommen. Anlässlich einer Veranstaltung in einem Oldtimerzentrum wurde ein Scheunenfund (Adler Primus) ausgestellt. Das Fahrzeug gefiel mir sofort, und ich habe es gekauft.

Die Restauration war glücklicherweise nach 2 Jahren abgeschlossen. Durch diese Restauration beschäftigte ich mich intensiver mit der Marke Adler und der Vielfalt ihrer produzierten Fahrzeuge. Gleichzeitig wurde ich Mitglied im AMVC.

In einer Adlerclub- Mitteilung wurde dann 2011 ein Trumpf Junior mit Wendler Karosserie angeboten. Das Fahrzeug wäre "weitgehend original und mit gesunder kompletter Substanz und bereits teilüberholt"- soweit der Originaltext.

Dass dies nicht unbedingt der Fall sein muss, zeigte in meinem Beispiel die mehrjährige Restaurationsdauer des Fahrzeuges. Der Verkäufer hatte insofern recht, dass es sich um ein "seltenes und schönes" Fahrzeug handelt. Mein Wendler Cabriolet besitzt eine Sonderkarosserie und wurde nur in

Kleinserie hergestellt. Wendler bezog von allen namhaften Herstellern Standardfahrgestelle, welche dann mit einer individuellen Karosserie nach Maß und Kundenwunsch versehen wurden.

In den Jahren 1931 bis 1939 bestand bei der Firma Wendler der Aufbau in der Regel aus einem Holzgerippe auf dem Werks-Chassis, welches mit Alublechen beplankt wurde. Damit war die Firma Wendler eine der wenigen Firmen, die fast alle Karosserien auf Aluminium-Blech herstellten. Dies ergab eine deutliche Gewichtseinsparung gegenüber Schwarzblechkarosserien.









Für den Kunden wurden vorab Karosseriezeichnungen erstellt, welche die spätere Linienführung zeigten. Verdeck-Ausführung, Lederpolsterung und Farbgebung/Lackierung erfolgten dabei nach Kundenwunsch. Laut Herstellungsnachweis (Kieselbach: "Karosserien nach Maß" - Erhard Wendler) fertigte die Firma ab 1935 zweisitzige Adler Trumpf Junior als Cabriolet mit Notsitz. Sie entstanden als Einzelstücke oder in kleinen Serien für Adler-Vertretungen und Privatleute. Im Lieferprogramm der Firma Wendler ist 1938 eine kleine Serie vermerkt (Kommission Adler-Vertretungen, Privatleute)

In einem Schreiben der Adlerwerke vom 18. Januar 1939 wird von einem kleinen Auftrag an Wendler zur Fertigung von 20 Stück Sport-Cabriolet-Aufbauten gesprochen. Einen solchen Trumpf Junior stellte Adler auf der IAA 1939 in Berlin aus. Bildmaterial hierüber konnte bislang jedoch nicht beschafft werden. Dieses Sport-Cabriolet, zweisitzig mit Quersitz unter dem Verdeck, war blau lackiert mit roter Lederpolsterung. Preis RM 4.125,-. Eine Trumpf Junior Cabriolimousine kostete 1938 RM 2.734,75! Ein Bild dieser späten Ausführung eines Adler Trumpf Junior Sportcabriolets mit Wendler Karosserie 1939 findet sich

im Buch von Werner Oswald "Adler Automobile 1900–1945".

Die elegante Linienführung dieser Baureihe wird auch durch die rahmenlosen Seitenscheiben und den Verzicht auf Sturmstangen erreicht. Im Inneren des Verdecks sind Zugfedern angebracht, welche die nötige Spannung beim Schließen geben.

Zwei mir bekannte weitere Fahrzeuge haben unterschiedliche Details und wurden also nach Kundenwunsch ausgestattet, ganz getreu dem Motto: "Wendler – Karosserien nach Maß".





Nr. 191 – Heft 1/2019

E.	0507.04.2019	Veterama Hockenheim (Messe mit AMVC-Stand)
€,	10.–14.04.2019	Techno Classica Essen (Messe mit AMVC-Stand)
	10.–13.05.2019	AMVC Regionaltreffen Elsass (Anmeldebögen auf Webseit Kontakt: Gerard Lipkow Tel.: 0033 608 60 21 65 E-Mail: france@adler-veteranen.de
	10.–13.05.2019	Grenzlandfahrt in Dahn (Pfalz) mit Adler-Klasse Kontakt: Anni Weigand Tel.: 06328/ 989575 E-Mail: vorsitz2@adler-veteranen.de
	17.–19.05.2019	AMVC Regionaltreffen West in Herford Kontakt: Frank Steinbarth Tel. 05221 99 60 74
===	13.–15.06.2019	B96 Fernfahrt mit mehreren Adler-Teilnehmern
===	21.–23.06.2019	<b>46. AMVC Jahrestreffen</b> in Putbus Lauterbach, Rügen
	23.–28.06.2019	5. Clärenore Stinnes-Söderström Erinnerungsfahrt nach Asa Herrgard, Gut Stinnes-Söderström in Schweden Kontakt: Manfred Schleissing
	23.06.2019	Rostblütenfest in Dreieich Kontakt: Ottmar Günther Tel.: 0160/93231418
	03.–04.08.2019	AMVC Regionaltreffen Siegerland in Freudenberg Kontakt: Alexander Fischbach Tel.: 0171/5458618
	16.–18.08.2019	AMVC Regionaltreffen Niedersachsen in Kirchdorf/ Minden Kontakt: Martin Höfer / Tomas Scharper Tel.: 0172/5436997 / 0151/15120479
	0609.09.2019	ACN Jahrestreffen in Kempen, NL
	21.09.2019	AMVC Regionaltreffen Frankfurt

**(** 

Nr. 191 – Heft 1/2019

## Regionaltreffen im Elsass

nser Clubkamerad Gerard Lipkow lädt ein zum zweiten Regionaltreffen Elsass vom 10.Mai bis 13. Mai 2019.

Es steht also dicht vor der Tür.

Samstag den 11. Mai ist eine Fahrt in die südlichen Vogesen und auch ins benachbarte Département Haute-Saone geplant, wo wir die Kirche von Ronchamp besichtigen wollen. Führung auf deutsch nach dem Mittagessen. Danach Rückfahrt zum Hotel. Am Sonntag, 12. Mai Rundfahrt durch das südlichste Stück des Elsass, dem Sundgau. Besuch eines Motorradmuseums und einer restaurierten funktionsfähigen Mühle.

Sonntagabend Ausklang des Treffens. Ausschreibung in unserer Webseite Anmeldung und Näheres bei

Gerard Lipkow, Tel +33 389799596 Mail:lipkow@wanadoo.fr





## Jahrestreffen und Stinnes-Fahrt 2019

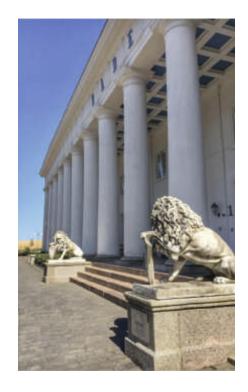
Wenn diese CM erscheint, steht unser Jahrestreffen 2019 vom 21. bis 23. Juni auf der bezaubernden Insel Rügen dicht vor der Tür. Austragungsort ist Putbus, am Stralsunder Bodden gelegen, und Treffpunkt ist das historische Badehaus Goor.

Rügen ist allemal eine Reise wert. Die Ausschreibung lag der CM 4/2018 bei. Letzter Stand sind 22 Anmeldungen für die Stinnesfahrt und 23 für das Jahrestreffen.

Die Stinnesfahrt ist wieder verbunden mit dem Jahrestreffen. Eine große Zahl

von Clubkameraden hat sich bereits für diese Herausforderung angemeldet, die im Anschluss an unser Jahrestreffen vom 23. bis 28. Juni nach Schweden zum Gut Asa Herrgard führt. Dort lebten Clärenore Stinnes und Carl Axel Söderström nach ihrer Umrundung der Welt mit einem Adler Standard 6. Die Ausschreibung lag ebenfalls der CM 4/2018 bei.

Björn Söderström, der Sohn von Clärenore und Carl Axel hat die Adler-Truppe zum 90. Jubiläum der legendären Weltumrundung eingeladen. Sie endete am 28.Mai 1929 in Berlin.



Nr. 191 - Heft 1/2019

## Leserquiz und Auflösung aus Heft 4/2018



nser Quiz aus der CM 4/2018 war wie immer leicht zu lösen, denn die Antwort stand auf Seite 45 im Beitrag Horst Hasenberg. Es handelt sich um ein Bild aus der Frühzeit des Nürburgrings, entstanden etwa 1935/36. Gewinner aus den vielen richtigen Antworten ist Manuel Ramsauer aus Bayerbach. Herzlichen Glückwunsch. Bitte die Größe des T-shirt unserer Clubshop-Verwalterin Magdalena Schleißing mitteilen, wird dann sofort verschickt.

Und hier unser neuer Quiz: In welchem Land fährt dieser Adler?



In der nächsten CM, der 2/2019 wird unser Quiz eine etwas andere Form erhalten. Lasst euch überraschen.

### Mitgliederbewegung 1/2019

#### Eintritte Herzlich willkommen an alle neuen Adler-Clubmitglieder.

Thorsten Sabrautzky Stadtmauerweg 24a D-92676 Eschenbach Tel. 0 96 45-91 84 06 Mobil: 0 172 26 31 965 Thorsten.Sabrautzky@yahoo.de

Detlef Ruddat Gerkenhof 1 D-27308 Kirchlinteln Tel. 0 42 37-94 20 90 Mobil: 0 162 10 12 777 E-Mail druddat@rghb.de

Wolfgang Limmer Reiserstrasse 38 D-99974 Ammern Tel. 0 36 01-44 8 44 7 Mobil 0 171 5 374 546 spam-002@kabelmail.de

Oliver Lampersbach Rosenstraße 7 D-36275 Kirchheim Tel. 0 66 25-83 74 Mobil 0 172 3 924 739 Oliver@lampersbach.de

Dirk Plate Am weißen Rain 42 D-35789 Weilmünster Tel. 0 64 72-83 19 20 Mobil 0 151 426 01 821 dhoplate@hotmail.com Norbert Stoltze Pfingstanger 3 D-38173 Sickte Tel. 05305202163 Mobil 015253992599 norbert.stoltze@online.de

#### Adressänderungen

Gerhard Junge Zu den Linden 9 39629 Bismark

Kai Stasch Temritz 5 02625 Bautzen

Ottmar Krotz aus Rielasingen Mobil: 0171 5571459

Thomas Szymkowiak Wiener Str. 82 01219 Dresden

Ronald Reinisch Mobil: +43 681 81961692

Hubert Boßmann E-Mail: hubert@h2bo.com

Youssuf Kiani Mobil: 017867 36 389

#### **Austritte**

Conny Haag-Lorenz aus Rotenburg/ Fulda Hans-Jürgen Borowski aus Hamburg Dieter Kroll aus Teltow Wolfgang Mohren aus Ortenberg Karl-Heinz Kohlmaier aus Simbach/Inn Werner Saurenmann aus Embrach Joachim Jänicke aus Berlin

#### Todesfälle

| Wolfram Westphal

Stand 22. Jan. 2019



Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Mitglied Wolfram Westphal aus Hamburg verstorben ist. Er besaß eine schöne Trumpf Junior Limousine mit dem sehr seltenen Falt- Schiebedach und war seit 2014 Mitglied unseres Clubs.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten



## Ankündigung Regionaltreffen

Adler Regionaltreffen Siegerland / Sauerland in Freudenberg

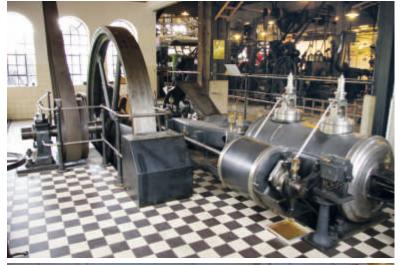
nser Clubmitglied Alexander Fischbach lädt vom 2. bis zum 4. August 2019 zum Adler-Regionaltreffen Siegerland / Sauerland ein.

Freitag, 2. August: Treffpunkt Technikmuseum Freudenberg. Einchecken im Altstadthotel. In der Cafeteria des Technikmuseums erwartet die Adlerfreunde dann am Freitag ein geselliger Abend in ganz besonderem Ambiente.

Samstag, 3. August: Kulinarische Fahrt durch das Sieger-, Bergische- und Sauerland über malerische Nebenstraßen und entlang Sauerländer Talsperren. Der Samstagabend steht im Zeichen des geselligen Beisammenseins und gutem Essen im Altstadthotel Freudenberg.

**Sonntag, 4. August:** Die Veranstaltung klingt nach dem gemeinsamen Frühstück aus.

Näheres und Nennungsunterlagen bei Alexander Fischbach, Tel 0171/5458618 E-Mail: info@mundus-tv.de Nennschluss ist der 31. Mai 2019 Alexander Fischbach, Adolfstraße 17, 57074 Siegen







## Ankündigung: Stinnesfahrt 2020

Von Manfred Schleißing

ach dem großen Interesse an der 5. Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2019 nach Schweden ist für 2020 die 6. Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2020 durch China auf den Spuren von Clärenore geplant.

Mit Hilfe der staatlichen Agentur: www.selbstfahrerreisen.com . Liao Zhongqiang (Herr Liao) China Chengdu Greatway Tour Co., Ltd.

Chengdu Office Tel: 0086-28-85541220 Fax: 0086-28-85541221

Lhasa Office

Tel: 0086-891-6822509

Email: zgq.liao@greatwaytour.com

... ist eine 3000 km Reise von Schanghai durch die Wüste Gobi bis Peking für 20 Adler geplant.

Interessenten können sich bei mir ab 1. April 2019 anmelden!







## Ankündigung: Treffen Herford 17. bis 19. Mai

Inser Clubkamerad Frank Steinbarth bittet mit seiner Frau Sabine und dem ganzen Team wie jedes Jahr zum Treffen in die Waldwiesenstraße nach Herford.

In erster Linie ein Wochenende für die Adler-Motorradfreunde. Aber auch Autos unserer Marke sind herzlich willkommen. Außer gemütlichen Stunden im Heim des Motorveteranen Sport Clubs ist natürlich wieder eine Ausfahrt durch die schöne Landschaft des Wiehengebirges geplant.

Anmeldung und Näheres bei Frank Steinbarth, Tel. 05221/996074





Nr. 191 – Heft 1/2019

## Kummer mit der Nummer?

Von Manfred Schleißing

nternational heißt sie VIN (Vehicle ID Number) und in Amts-Deutsch FIN (Fahrzeug-Identifizierungsnummer). Umgangssprachlich bleiben wir bei der guten alten "Fahrgestellnummer". Der Begriff stammt noch aus einer Zeit, als sich Fahrgestellrahmen und Aufbau auch bei PKW trennen ließen.

Der Amtsschimmel besteht darauf, dass jedes Kraftfahrzeug eine Nummer zur eindeutigen Identifizierung hat und das diese Nummer zur Prüfung leicht zu finden ist.

Hat man die Fahrgestellnummer in den Papieren verglichen mit der auf dem Typenschild muss man noch die eingeschlagene Fahrgestellnummer im Rahmen finden.

Man merkt jedoch bei einer Restaurierung schnell, dass die Position nicht genau genormt ist und schon geht die Suche los ...

Ich habe im Folgenden Beispiele gesammelt.

#### PKW + LKW

Edle verschnörkelte Messing-Typenschilder gab es bei den PKW und LKW vor dem ersten Weltkrieg. Meist waren sie auf der in Fahrtrichtung linken Seite unter der Tür auf die Rahmenverkleidung geschraubt.

Da kam es schnell vor, dass Typenschilder in krimineller Absicht umgeschraubt wurden.

Die eingeschlagene Rahmen(-Fahrgestell-) nummer findet man meist auf den vorderen oder hinteren Rahmenköpfen, wo die Federn befestigt sind, denn diese Teile lassen sich nicht mal eben austauschen.



Nach dem 1.Weltkrieg modernisierte man die Typenschilder aber die Position auf der linken Rahmenverkleidung blieb.



Gut zu sehen ist die eingeschlagene Fahrgestellnummer bei diesem 6-25 von 1926, hier auf dem Rahmenkopf hinten rechts!





Selbst bei der (für Adler "großen") Serienfertigung der Baureihen Favorit / Standard 6 / Standard 8 war die Position der Fahrgestellnummer nicht einheitlich.

Das Typenschild war 1927–29 noch außen auf der Rahmenverkleidung links unter der Fahrertür.



Ab Modell Jahr 1930 bis 1932 war das Typenschild oberhalb der Spritzwand unter der linken Motorhaube.



Die eingeschlagene Fahrgestellnummer des Favorit ist gut versteckt unter der oberen Rahmenverkleidung links vor dem Lenkgetriebe. Normalerweise also nicht zu sehen, denn man müsste die Verkleidung erst abmontieren. Damit der TÜV die Nummer sehen kann, sollte man die Verkleidung mit einem Fenster ausschneiden.

Auf der Unterseite der originalen Bodenbretter des vorderen Fußraums wurde die Fahrgestellnummer bei Favorit/ST6/ST8 ebenfalls eingeschlagen! Beim Standard 6, Standard 8 und Lieferwagen L4/L6 sollte man hinten links am Rahmenende nach der Fahrgestellnummer suchen. (Bild rechts oben, Seite 13)

Nr. 191 – Heft 1/2019



Auch der Primus hat die Fahrgestellnummer hinten am Rahmenende eingeschlagen. Interessant sind auch Motor- und Karosserienummern zur Identifizierung.

Die Motornummern der Fav-ST6– ST8–L4–L6 ist auf dem vorderen linken Motorträger sowie auf dem Motorblock (bei der Spritzwand) zu lesen.



Man sollte allerdings nicht überrascht sein, wenn man an einem 4-Zylinder Favorit Motor eine Motornummer vom Standard 6 (oder umgekehrt) findet. Der Motorträger bricht gerne bei einem Unfall. Da die Träger baugleich sind bei Favorit/ST6/L4/L6 werden sie gerne umgebaut ...

Die Karosserienummern wurden bei Favorit/ST6/ST8/L4/L6 in die Spritzwand oben links neben dem Typenschild eingeschlagen. Das gilt für alle Karosserien, auch Kabrios und Sonderkarosserien, denn Adler lieferte die fertigen Chassis mit der Spritzwand an die Karosseriehersteller.



Mit Einführung der Adler Frontantrieb Baureihen (Trumpf + Trumpf Junior) wurden die Karosserien mit dem Rahmen verschweißt. Daher wurden die Fahrgestell Nummern nicht mehr in den Rahmen, sondern in die Spritzwand eingeschlagen.

Beim Trumpf Junior findet sich die Fgst.Nr. unter dem Tank senkrecht neben der rechten oder linken Stange zum Kühler.



Fehlt die Fahrgestellnummer an dieser Stelle, kann ein früherer Unfall der Grund sein, weil unterhalb die schräge Stütze zum Rahmen sitzt. Bei einem starken Stoß und Verformung des Rahmens wird dadurch die Spritzwand eingedrückt. Bei der Reparatur wird die Fgst.Nr. oft neu auf einem anderen Teil eingeschlagen. Das ist illegal, es sei denn der TÜV wurde informiert. Dann sieht man einen Stern vor und nach der Nummer.



Das Typenschild rechts neben dem Junior Tank zeigt uns neben der Fgst. Nr. und der Motornummer auch die Karosserienummer.



Das zweite Typenschild mit den Nummern von Getriebe, Lenkung, Achsschenkel und hinteren Achsschwingen war nur interessant bei Reklamationen und Ersatzteilbestellungen und ist heute irrelevant.

Bei Ambi Budd (ABP) Karosserien findet sich die Karosserie Nummer auch auf einem Karosserieschild.



Bei dieser Fahrgestellnummer steht das X hinter den Zahlen für eine EXport Version. Das gab es ab Mitte der 1930er Jahre und war wichtig für die Ersatzteilbestellung. Ende der 30er Jahre wurden oft für den Export gebaute Fahrzeuge doch im Inland verkauft, weil kriegsbedingte Exportbeschränkungen vorlagen.



Die Karosserienummer hilft sehr zur Identifizierung und ist daher bei Junior links unter dem Tank an der Seitenwand eingeschlagen. Damit man sie nicht mit einer Fgst. Nr. verwechselt, steht davor Kar. (Karosserie!)



Nr. 191 - Heft 1/2019

Die Karosserie Nummer findet sich außerdem auf dem linken hinteren Radhaus neben der Sitzbank unter der Verkleidung!



Diese Radhaus Kar.Nr. entlarvt die Bastler, die aus 2 Karosserien eine zusammen geschweißt haben ...

Die TP-Nummer ist hier bei einem Trumpf Junior ein besonderer Fall.



Nach § 59 Absatz 3 StVZO kann man bei der Zulassungsstelle eine Fahrgestellnummer beantragen. Diese Fahrgestellnummer wird dann von TÜV/DEKRA als TP Nummer (Teileprüfnummer) zugeteilt und ist mit der originalen Fgst. gleichzusetzen. Manche Straßenverkehrsämter verlangen dabei, dass auch die Reste der originalen Fgst. Nr. unkenntlich gemacht werden!

Eingeschlagen wird die TP Nummer von einer Fachwerkstatt, nicht von der Zulassungsstelle oder vom TÜV! Die ersten drei Buchstaben kennzeichnen dabei die Prüfstelle. Meist wird vor und nach der TP Nummer ein Stern eingeschlagen, um sie von originalen Serien-Herstellernummern zu unterscheiden.

Hierzu sagt der TÜV Prüfer: "Die TP Nr. gibt es eigentlich nur, wenn es sich um ein nachweislich altes Fahrzeug mit bekannter Herkunft handelt, an welchem aber kein Typ-

schild und keine FIN mehr vorhanden ist. Zum Beispiel ist die originale Fgst. Nr. durch zu starke Korrosion in dem Bereich teilweise oder ganz unleserlich. Es ist praktisch eine Notlösung, wenn man eine TP Nummer zuteilt, um keine falsche (falls vielleicht noch Reste erkennbar sind) zu verwenden.

Normalerweise ist aber eine TP Nummer nur für Neufahrzeuge und Bauartgenehmigungen im Einzelgenehmigungsverfahren vorgesehen."

Fortsetzung des Artikels "Kummer mit der Nummer?" im Heft CM 2/2019

# Wie die Zeit vergeht ...

ier ein Foto vom 1. Vorsitzenden:

Juli 1965 >> der Favorit vom Opa hatte 29.000 Original-Kilometer und der Enkel war 14! Heute hat der Favorit 87.000 Original-Kilometer und der ... ist 68 ...



## Schnappschuss Messe Bremen

Schnappschuss von unserm erfolgreichen Auftritt auf der Messe Bremen. Absoluter Blickfang der 6/25 Pickup von Christian Rioth. Zu sehen sind drei jugendliche Fans der Marke Adler.





## Oldtimertreffen Oberramstadt bei Werner Schollenberger

Jeden 2. Freitag im Monat – Stammtisch - im Naturfreundehaus Ober-Ramstadt – ab 19 Uhr.

Sonntag, 14.04.2019 – Ökumenische Anlasser-Andacht – Saisonstart der FHFO mit "Kirchlichem Beistand" am Naturfreundehaus Ober-Ramstadt um 11 Uhr – anschließend Benzingespräche im Naturfreundehaus.

**Donnerstag, 30.05.2019** (Himmelfahrtstag) –Schraubertag der FHFO im Autohaus Bermond, Ober-Ramstadt. Ab 10 Uhr für alle Oldtimerbesitzer – Gäste sind willkommen. Für Essen und Trinken ist gesorgt!

**Sonntag, 16.06.2019** – Klassikerpicknick am neueröffneten Naturfreundehaus ab 10 Uhr – Beliebt in der Szene und die größte Veranstaltung der FHFO -



"Das Oltimertreffen mit Aussicht" am Waldrand.

Juli 2019 – Sommerfahrt der FHFO - Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben. Fahrt für Oldtimerfreunde in die Sommernacht.

Donnerstag 03.10.2019 (Tag der deutschen Einheit) – Saison-Abschlussfahrt der FHFO. Die Fahrt durch die Region mit überraschenden Stationen und Zielen. Kontakt: mail@fhfo.de oder www.fhfo.de Werner Schollenberger, Annastr. 11 D-64372 Ober-Ramstadt, Tel. 06154 4598



In diesem Jahr wird unser traditionelles Regionaltreffen Niedersachsen vom 16. – 18. August in 27245 Kirchdorf, nordwestlich von Minden, stattfinden.

Im Landgasthof Baumanns Hof werden wir uns kulinarisch verwöhnen lassen und unsere Fahrzeuge im malerischen Vorhof demonstrieren. Ein Besuch deutscher Handwerkskunst bei der Ausfahrt schließt sich an und rundet das ganze ab.

Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist, bitte nicht zu spät anmelden.

Ansprechpartner: Martin Höfer, Tel. 0172 5436997 und Thomas Schaper, Tel. 0151 15120479











## Messeauftritt unseres Clubs in Köln

Vom 15. bis zum 18 November fand auf dem weitläufigen Messegelände Köln zum zweiten Mal die Retro Classics Cologne statt. Erneut vertreten der AMVC mit einem beeindruckenden Stand, denn es war gelungen, drei Junior Sport nach Köln zu schaffen. Aus dem fernen Königswartha hatte Claus Bieberstein seinen roten Sport angeliefert, Henning Holst gesellte seinen fantastisch restaurierten hellblauen Sport dazu. Und schließlich brachte Harald Hartung aus Mainz sein silbergraues Exemplar. Ein

beeindruckendes Bild. Abgerundet wurde unsere große Adler-Ausstellung durch die schöne M 250 mit Kali-Seitenwagen von Erich Bock aus Fellingshausen bei Gießen, eine Gelände-Adler im Besitz von Jürgen Strohmenger, einen Roller und natürlich ein Fahrrad von unserm Fahrrad-Spezialisten Martin Höfer. Ein enormer Aufwand, dekoriert von drei großen Postern an der Hallenwand. Doch der Aufwand lohnte sich, unser Stand wurde stark beachtet und ständig vom Publikum fotografiert.





Nr. 191 – Heft 1/2019



ber unseren Clubshop und auf Initiative von Alexander Fischbach ist ab sofort eine hochinteressante DVD zu bekommen: Im Auto durch zwei Welten - Clärenore Stinnes und die erste automobile Weltumrundung im Adler Standard 6 Der Originalfilm von 1931 auf DVD Sonderpreis für AMVC Mitglieder (20,- Euro) zzgl. Versand. Zu bestellen über unseren Clubshop bei Magdalena Schleißing oder schriftlich per Post.



Wer sein Adler-Schmuckstück lackieren will kann ab sofort die Glasurit-Original-Adler-Farbtöne bestellen bei:

Fa. TIMO's Werkstatt, Glasurit Partner, 51645 Gummersbach.

Gummersbacher Str.17, Tel.02261-5014595, Email info@timoswerkstatt.de

Bestellungen für Farbmusterkarten zur Auswahl der Adler Farben werden

von Timo`s Werkstatt lackiert und zugeschickt, ebenso Glasurit Farben Gebinde

Beratungen für Interessenten durch: Timotheus Reimer, Inhaber der Fa. TIMO's Werkstatt oder Constantin Schleißing, Autolackierer (Sohn von Manfred Schleißing), Tel. 01590-4166983



Nr. 191 – Heft 1/2019

## Neu aufgelegt: Blattfedern und ihre Herstellung

Quelle: Normale Härte" - Restaurierungslexikon , Text: Thomas Wirth, Fotos: Götz von Sternenfels

Blattfedern sind anspruchslos.
Doch irgendwann werden auch sie müde, rosten, brechen. Doch Neuanfertigungen sind für Spezialisten kein Problem.

Sie fristen ihr Leben im Untergrund, verdreckt und kaum beachtet. Selbst bei Restaurierungen werden die Blattfedern oft übersehen. Erst wenn das Auto völlig schief hängt, erinnert man sich an sie.

Spätestens bei einer Überholung des Fahrwerks sollten die Blattfederpakete inspiziert werden. Alle Blätter müssen sauber aneinander liegen, zwischen ihnen darf keine Luft sein. Alarmstufe rot herrscht bei früheren Eingriffen: Federstahl darf weder geschweißt noch gekürzt werden. Zudem darf er keine Knicke aufweisen.

Ist die Substanz des Federpakets gut, reicht erneutes Sprengen. Bis zu 20 Millimeter wächst dadurch die Höhe - und die anschließende thermische Behandlung im Anlassofen. Bei Temperaturen um 400 Grad platzt dabei auch vorhandener Rost ab.

Sind einzelne Federlagen dagegen bruchgefährdet oder bereits gebrochen, können diese erneuert werden. Mürbe und tief mit Rost vernarbte Federpakete erfordern hingegen eine komplette Neuanfertigung.

Jedes Blattfederpaket ist spezifisch auf sein Einsatzgebiet abgestimmt. Der Aufbau ist abhängig von Achsgewicht und Einbauposition, von Anforderungen an die Seitenführung und von der Federrate. Heute erleichtert den Fachbetrieben eine simple Excel-Anwendung die Berechnung neuer Blattfedern, falls die Originale fehlen oder zu stark zerstört sind, um noch alle Maße zu entnehmen.

Blattfedern haben kein Verfallsdatum. Sie sind sehr langlebig, und moderner Federstahl mit dem Kürzel 50 CRV 4 bietet sogar noch mehr als die früheren kohlenstoffreichen Materialien. Er lässt sich mit seinem höheren Chromanteil deutlich besser härten. Gleich geblieben sind dagegen die Federraten. Die Neuanfertigung eines kompletten Blattfederpakets beginnt mit dem Ablängen des Stangenmaterials, das Stahlwerke in zahllosen Abmessungen anbieten. Für die Hauptlage und das zweite Blatt muss ein Längenzuschlag für die Augen gerechnet werden.

Beim Rollen der Augen kommt das erste Mal Hitze zum Einsatz. Nach einigen Minuten im Ofen werden die Enden vorgeknickt und erst dann, nach einer weiteren Aufheizperiode, auf Maß gerollt. Exaktes Arbeiten und Messen sind hier wichtig, damit das neue Teil später auch unter das Auto passt.

Die weiteren Lagen dagegen werden an ihren Enden angeschrägt. Das dient einer besseren Optik, minimiert gleichzeitig auch die Reibung. Als nächster Schritt folgt das Bohren der Aufnahme für den Herzbolzen, der später die Lagen fixiert.

Nach einem weiteren Aufenthalt im Ofen erreichen die Materialtemperaturen rund 900 Grad. Derart fällt es leicht, die Lagen einzeln über ein Kaliber zu biegen, das den Radius vorgibt. Ein Bad in Härteöl, das den Federstahl durchdringt, gibt dem Material seine Härte - allerdings ist es danach auch sehr spröde. Durch das so genannte Anlassen bei 350 bis 400 Grad gewinnt der Stahl die Elastizität zurück.

Nachfolgend muss die Form aller Lagen aufeinander abgestimmt werden. Mit Hammer oder Presse lassen sich die Radien feinrichten und exakt anpassen. Nach dem Einpressen der Büchsen können die mit Graphitfett bestrichenen Einzelteile zum Federpaket montiert werden: Der Herzbolzen und mehrere Klammern halten es zusammen. Erst im letzten Schritt erhält die Blattfeder einen Überzug aus schwarzem Lack - sofern der Kunde keinen anderen Wunsch hat.



Bild 1: Vor einer Neuanfertigung müssen verschiedene Maße feststehen. Wichtig ist neben Länge und Auflage auch die Höhe. Für die meisten Fahrzeug-Modelle sind die nötigen Kenndaten allerdings bereits bekannt.





Nr. 191 - Heft 1/2019



Bild 2: Hochwertiger Federstahl ist das Ausgangsprodukt für Blattfedern. Es gibt ihn als Stangenware in zahllosen Querschnitten. Bis 16 Millimeter Stärke können die Lagen geschnitten werden, darüber wird gesägt.



Bild 3: Manche Hersteller haben gewalzte Federblätter eingesetzt. Dabei werden die Enden der Lagen dünner als die Mitte. Die Feder wird leichter, das Blatt flexibler. Bei Neuanfertigungen richtet man sich nach der Vorlage.



Bild 4: Die Enden der einzelnen Lagen werden auf einer Stanze angeschrägt. So vermindert sich die Reibung. Die beiden Hauptlagen allerdings bleiben an ihren Enden rechtwinklig. Sie werden zu Aufnahmen geformt.



Bild 5: Mit dem so genannten Rollen der Augen entstehen die Aufnahmen, an denen später die Feder befestigt wird. Vor dem eigentlichen Rollen ist das Federblatt mit einem speziellen Anknickdorn anzuknicken.



Bild 6: Jetzt folgt das Bohren der Aufnahme für den Herzbolzen, der später die Federblätter in der Mitte zusammenhält. Wichtig ist ein exaktes Bohren, damit später alle Löcher deckungsgleich übereinander liegen.



Bild 7: Nach einem Aufenthalt im Ofen haben die Lagen rund 900 Grad Temperatur. Damit lassen sie sich über ein so genanntes Kaliber leicht in Form biegen. Anschließend folgen ein Bad in Härteöl und das Anlassen im Ofen.



Bild 8: Durch diese Prozesse haben sich die gehärteten Federlagen meist verzogen. Sie müssen nun auf der Presse nachgerichtet werden, damit die einzelnen Lagen flächig auf einander liegen und nicht klaffen.



Bild 9: Jetzt werden die Enden der zweiten Federlage gebogen. Sie folgen auf einer oder beiden Seiten dem Auge der Hauptlage und umrollen es bis zur Hälfte. Das gibt Stabilität, beeinflusst aber auch die Federrate.



Bild 10: Nach dem Einpressen und Aufreiben der Buchsen kann das neue Federpaket montiert werden. Der Herzbolzen fixiert die Lagen in der Mitte, weiter außen sitzen Federbügel, die ein Bewegen der Lagen erlauben.

06.03.19 22:30



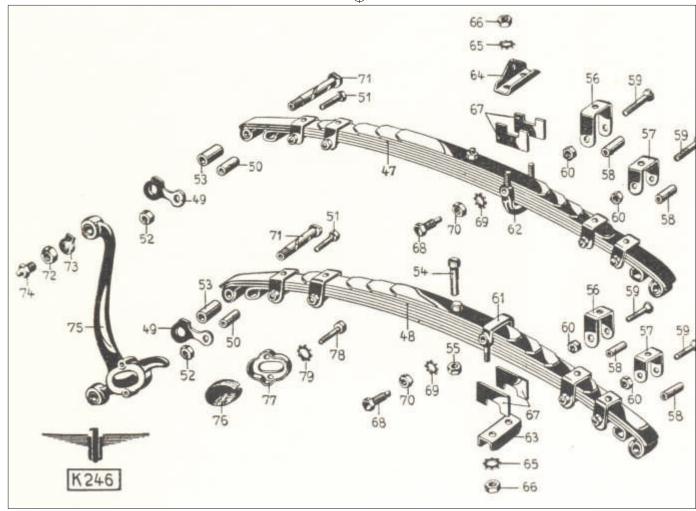
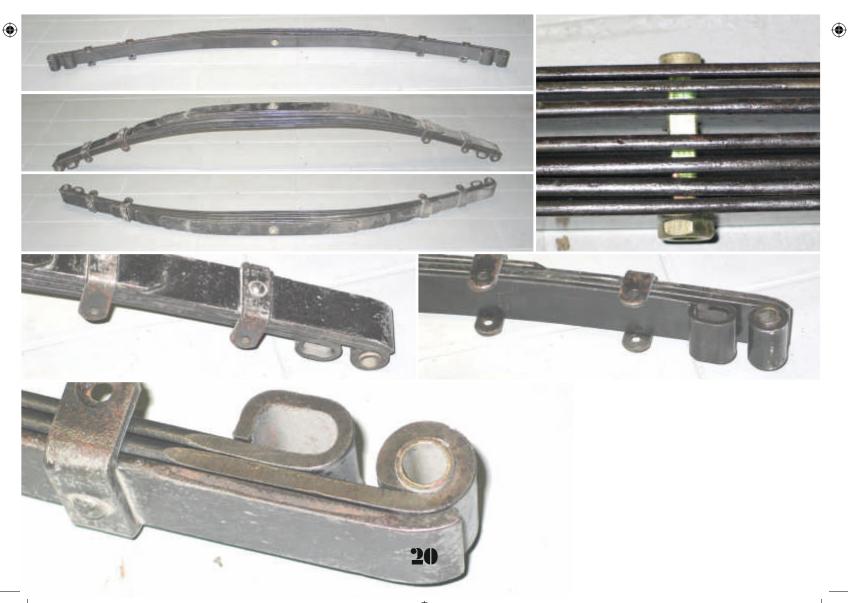
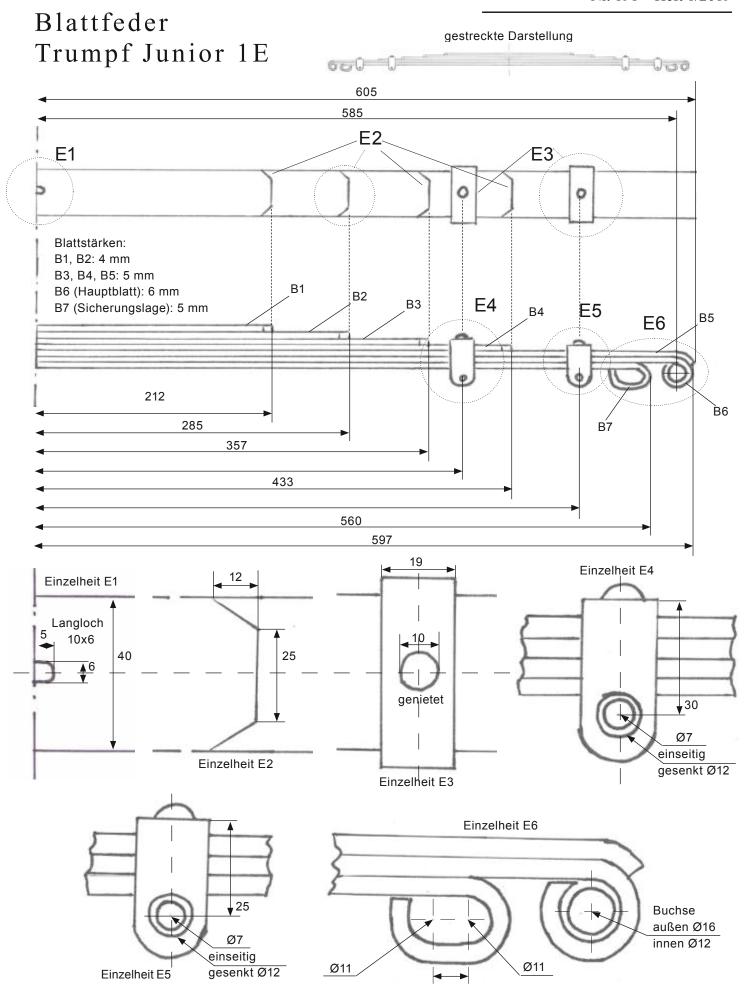


Abbildung aus Ersatzteilliste Nr. 889/3 für Trumpf Junior Modell 1936/37 ab Fahrgestell Nr. 130001



Nr. 191 – Heft 1/2019



**(** 

20-CM 2019-01.indd 21

Nr. 191 - Heft 1/2019

## Schön wärs gewesen ...

#### Vorstellung Trumpf Junior Messe Hannover

entnommen aus: Neues Kraftfahrzeug Fachblatt 1948

Die Adlerwerke haben ihr bestens bekanntes Modell Trumpf-Junior mit wesentlichen Veränderungen neu herausgebracht und auf der Hannoverschen Exportmesse erstmalig der Öffentlichkeit vorgeführt.



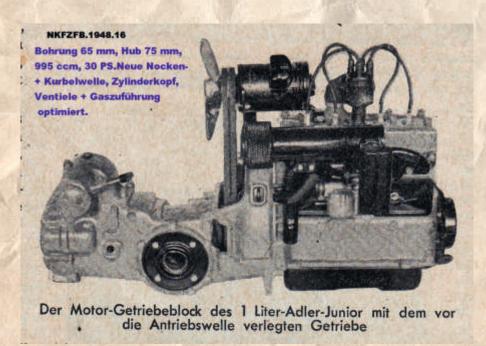
Da die Betriebswerkstätten erheblich unter den Kriegseinwirkungen gelitten haben, kann vorerst nur das Fahrgestell geliefert werden. Vielen von uns wird der Adler-Junior wegen seiner hervorragenden Straßenlage noch in guter Erinnerung sein. Besonders vorteilhaft kam diese bei stark vereister Straße zur Geltung. Man fühlte es in den Finger-

spitzen, wie weit man den Wagen in der Kurvenlage herannehmen konnte, und kam er doch einmal ins Rutschen, so ließ er sich leicht wieder fangen.

Das äußere Bild des Fahrgestells hat sich sehr stark verändert, so dass man darin kaum den Junior wieder zu erkennen meint. Die augenfälligste Veränderung ist die, dass das Getriebe jetzt vor der Antriebswelle liegt, wodurch 15 cm karossable Länge gewonnen wurden. Es ist wieder viergängig, aber in allen vier Gängen durch Anwendung der Schrägverzahnung geräuscharm. Der zweite, dritte und vierte Gang sind synchronisiert, der erste wird vermittels Klauen geschaltet. Der Schalthebel liegt wie bisher unter dem Lenkrad, und die Schaltung der einzelnen Gänge erfolgt jetzt noch leichter als früher. Bei dem neuen Modell wird eine Öldruckbremse verwendet, im Gegensatz zu der früheren Seilzugbremse. Lediglich für das Abstellen des Wagens wurde die Handbremse als mechanisch betätigte Bremse beibehalten.

Der Motor weist dasselbe Hubvolumen von 995 ccm bei 65 mm Bohrung und 75 mm Hub auf, hat aber jetzt mit 30 Brems-PS eine um 20% erhöhte Maximal-Leistung, neben höherer Leistung im unteren Drehzahlbereich, was einer temperamentvolleren Beschleunigung zugute kommt.

Die höhere Leistung wurde erzielt durch Neuentwicklung von Nocken- und Kurbelwelle, Umgestaltung des Zylinderkopfes, der Ventile, der Kühlwasserführung und der Gas-Zuführungs-Kanäle unter

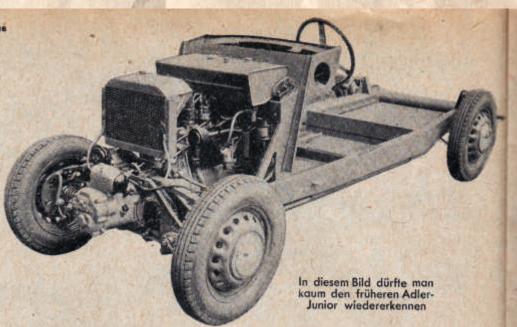


Nr. 191 - Heft 1/2019



NKFZFB.1948.16

"Ädler-Trumpf Junior" Modell 1948



Verwendung eines Flachstrom-Vergasers. Die Verbesserung des thermischen Wirkungsgrades bewirkt auch einen spezifisch günstigeren Kraftstoff-Verbrauch.

 $\bigoplus$ 

Das Fahrgestell ist als verwindungssteifer Tiefbett- Kastenrahmen ausgeführt. Alle vier Räder sind achslos aufgehängt, die Federung erfolgt vorn durch zwei Querfedern, hinten durch in Gummi gelagerte Längs-Schwingarme mit Drehstabfederung unter Verwendung hydraulischer Stoßdämpfer. Der Kraftstoff-Behälter liegt vor der Stirnwand und fasst 30 Liter. Die Scheibenräder haben Tiefbett-Felgen für Niederdruckreifen 500x16. Das komplette Fahrgestell wiegt 550 kg. Die Kraftübertragung erfolgt über schwingende Achswellen und je zwei Staub- und wasserdicht gekapselte homokinetische Antriebsgelenke auf die Vorderräder (wieder lieferbar Red.)

Die Kupplung ist eine Einscheiben-Trockenkupplung. Die Lenkung der Vorderräder erfolgt durch Zahnstangen-Einzelrad-Lenkung ohne Totgang mit spielend leichtem Kraftaufwand. Auf Wunsch kann eine Wagenheizung unter Ausnutzung der Kühlwasserwärme mitgeliefert werden, deren Einbau serienmäßig vorgesehen ist. Anmerkung der Redaktion: Jeder Besitzer eines Juniors weiß, dass außer zwei Prototypen dieses Auto nie gebaut wurde. Dieser Adler hätte möglicherweise dem Brezelkäfer das Fürchten gelehrt. Und der Test der Autobild Klassik brachte es an den Tag: Der Junior war bereits vor dem Krieg das modernste Auto (s. Bild Doppelseite sowie Bericht in der CM 4/2018).





Nr. 191 – Heft 1/2019

## Jahresabschlussfahrt des Oldtimerstammtischs Mönchengladbach

Von Jörg Zborowska

Zum Abschluss der Oldtimersaison veranstalten die Oldtimerfreunde Mönchengladbach jedes Jahr eine Ausfahrt. Als einziger Besitzer eines Adlers in diesem Kreis fühlte ich mich verpflichtet, mit meinem 2 Liter die Adler Fahne hoch zu halten.

Zunächst ging es per Sternfahrt zum Fähranleger in der historischen Römerstadt Zons bei Düsseldorf. Dort setzten wir über den Rhein und fuhren zum alten Römerkastell Haus Bürgel. Der inmitten der Rheinaue zwischen Düsseldorf und Monheim am Rhein gelegene historische Gutshof steht auf den Grundmauern eines ehemaligen Römischen Kastells, welches seinerzeit der Grenzbefestigung gegen die östlich gelegenen germanischen Gebiete diente. In römischer Zeit noch linksrheinisch gelegen, findet man den Gutshof heute, bedingt durch die Verlagerung des Flussbettes im Mittelalter nun rechtsrheinisch. Bei einer kurzweiligen Führung durch das Museum und die Außenanlagen erfuhren wir interessante Details über die wechselvolle Geschichte des Hofes und seiner Umgebung.



Von dort fuhren wir mit unseren Fahrzeugen zum Schloss Benrath. Das Schloss entstand Mitte des 18. Jahrhunderts im Auftrag des Kurfürsten Carl Theodor von Pfalz-Sulzbach und diente dem Kurfürstlichen Hof als Lust und Jagdschloss. Bei einem Spaziergang durch den sehenswerten Schlosspark und einer Stärkung im Schloss Café genossen wir den Tag.

Zur vorgerückten nachmittäglichen Stunde zog es uns dann wieder zu unseren Fahrzeugen, um den Heimweg über die Rheinfähre in Zons anzutreten. Vor Einbruch der Dämmerung erreichten alle Teilnehmer mit Ihren Teils 100 Jahre alten Fahrzeugen die heimische Garage. Ausfälle gab es zu Glück keine, so dass der Tag als rundum gelungen bezeichnet werden darf.







## Zeit-Dokument

Von Heinzgerd Schott

Das historische Fotodokument sandte uns Heinzgerd Schott aus Wesel, langjähriger Redakteur unserer Clubmitteilungen. Er schrieb dazu:

Das Foto entstand etwa Juli 1931 in Berlin. Rechts unten in der Bildecke ein Adler-Taxi aus der Standard/Favorit-Baureihe, wie sie Ende der 20er/Anfang der 30er Jahre häufig in der deutschen Reichshauptstadt gefahren wurden. Die 20er/30er Jahre sind derzeit interessant, aufbereitet in der TV-Serie "Babylon Berlin". Adler kurven da auch einige durch die Bilder.

Natürlich sind wir ein Oldtimer-Club, der sich mit Fahrzeughistorie beschäftigt. Aber so ganz darf man die Ereignisse und die Lage der Menschen in der Entstehungszeit unserer Adler dabei nicht vergessen.

Das Foto oben macht deutlich "Tausende Menschen stehen im Juli 1931 vor dem Berliner Postscheckamt, um ihr Guthaben abzuheben. Sie sind in verzweifelter Sorge um ihr Erspartes."

Ganz anders als heute haben die Menschen damals keinen Blick für Chrom, Lack, Leder und Technik schöner Autos. Sie bangen um ihr nacktes Überleben.

Wenn wir heute vor unseren schmucken Adlern stehen, sollten wir manchmal einen kleinen Augenblick daran denken, dass wir heute in einer privilegierten Zeit leben, die uns Adler-Wagen als "Luxus-Spielzeuge" ermöglicht.



Nr. 191 – Heft 1/2019

## Restaurationsberichte

Neues von Harald Hartung und Manuel Ramsauer

arald Hartung aus Mainz schickte der Redaktion erneut Fotos vom Fortgang der Arbeiten an seinem ungewöhnlichen Junior 1 G. Harald, Du legst Dich ja gewaltig ins Zeug! Kompliment. Alle Clubkameraden, die Deine Arbeit verfolgen, sind gespannt!







Strenger Frost und pralle Sonne Sind dem Neuling keine Wonnel

## Manuel Ramsauer

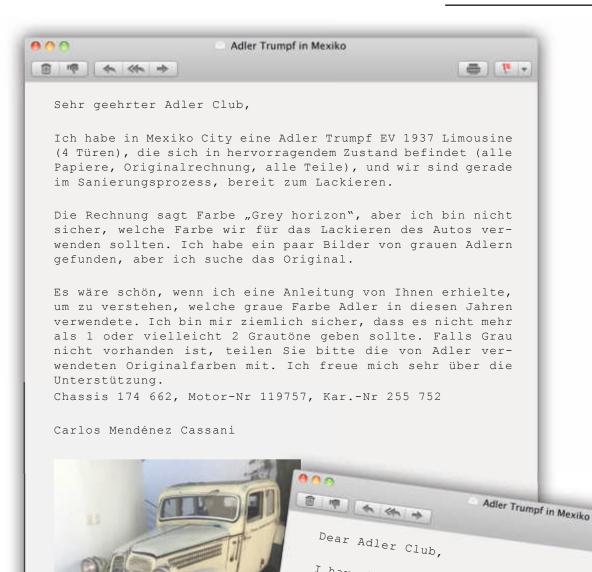
Manuel Ramsauer schickte der Redaktion ein Bild von seiner neu erworbenen M 200 und schreibt: "Nun habe ich endlich meine M 200 und kann Adler-Motorrad fahren, bevor mein Junior fertig wird. Die Sitzbank allerdings baue ich wieder zurück auf einen Schwingsattel, und das Zündapp-Moped bekam ich als Dreingabe".

Bei meinen ersten Fahrten mit meiner M 200 stellte sich leider ein Problem mit dem Motor heraus. Wer kann helfen?



Nr. 191 – Heft 1/2019

**⇒** | ₹



 $\bigoplus$ 

## E-Mails aus aller Welt.

Anmerkung der Redaktion: Carlos Mendenez ist mittlerweile Mitglied unseres Clubs geworden

Rechts die originale E-Mail, oben die Übertragung ins deutsche.

I have in México City an Adler Trumpf EV 1937 Limousine (4 doors) Which is in great conditions (all papers, original invoice, all parts) and we are in the process of refurbishment (ready to paint).

The invoice says color "Grey horizon" but I am not sure which is the color we should use to paint the car. I have found some pictures of grey Adlers but I am looking for the original one.

It would be great to receive some guidance from you to understand which is the grey color Adler used in those years, I am pretty sure there shouldn't exist more than 1 or maybe 2 grey tones.

In case grey didn't exist, then please share which are

I attach a picture of my car (yellow tone) and a picture of the grey Adlers I have found in the web. I imagine there is no code for the color but would be great to have a picture of which is an original grey Adler.

I strongly appreciate any support of guidance from Your side.

Carlos Mendénez











Nr. 191 – Heft 1/2019

## Unkaputtbar

Sammeln: Adler Trumpf von Autopioneer in 1:43

Das Vorbild zu diesem Adler Trumpf Junior in 1:43 verschliss vier Piloten und fuhr 13 Rekorde ein – teilweise im Schnee.

Am 25. März 1935 wollte Adler es wissen. Wie lange hält der Kleinwagen Trumpf Junior mit aerodynamischer Sturmhaube und Radverkleidungen, ohne Schalldämpfer und mit erhöhter Verdichtung für den Einliter, wenn man ihn gnadenlos über die Avus prügelt – mit einem angepeilten Durchschnitt von 110 Stundenkilometern? Nach 151 Stunden brachen die Adler-Mannen ab. Die Startpiloten Paul Scheder und Rudolf Hasse hatten am dritten Tag Bruno Jaddatz verstärkt, nach vier Tagen kam noch Paul Guilleaume hinzu. Der Wagen

war immer noch intakt, nach 16.000 Kilometern, also magischen 10.000 Meilen und hatte so ganz nebenbei 13 internationale Rekorde gebrochen – trotz heftigen Schneefalls.

So ein Vorbild ist natürlich ein magischer Volltreffer, wenn Autopioneer sein Programm um eine sportliche Note namens "Racing" erweitert.

Thorsten Sabrautzky von diesem etwas anderen Resinelabel für den Maßstab 1:43: "Ein Rennwagen ohne Startnummer, das passt doch gut zu uns." Und einer, der ungewöhnlich aussieht, fast putzig, wie ein Rennzwerg mit Zipfelmütze. Diesen weißen Adler Trumpf Junior in 1:43 gibt es nach Art des

Hauses genau 50-mal, und er kostet als sehr fein umgesetzte Resineverkleidung 259,95 Euro.

Bei dem Modell kommen zwei Autopioneer-Taten zusammen: so ein Original auszugraben und dank intensive Vorbildrecherche überhaupt realisierbar zu machen, und zusätzlich noch dem Projekt die Geduld und nötige Präzision zu schenken, um aus der Idee eine so prächtige Verkleinerung abzuleiten, wie wir sie hier ablichten konnten. Denn: Autopioneer hält sich nicht mit fein ziseliertem Verpackungslametta auf, sondern steckt jeden Cent in die Schokolade; sprich: das 1:43-Modellauto selbst. Sogar das unterscheidet die Eschenbacher vom Rest der Welt. Adler has landed!

Der Adler Trumpf Junior Rekordwagen sieht aus, als würde er eine Sturmhaube tragen. Das Original zum 1:43er schrieb 1935 Rennsportgeschichte.



### Modellautos von Adler







Diese Preise sind Sonderpreise und inkl. MwSt zuzüglich 5,90 € versicherter Versand. Für den Rekordwagen kann bei der geringen Auflage von 50 Stück kein Sonderpreis gewährt werden.

Alle Modelle können bestellt werden bei: Autopioneer Thorsten Sabrautzky info@autopioneer.de Tel: 09645918406 www.autopioneer.de Er hat versprochen, die Modellauto-und Motorrad-Szene, die im Adler-Motorveteranen-Club bisher kaum stattfand künftig etwas darzustellen.

Der Beitrag auf Seite 30 erschien im Heft 1/2019 der Zeitschrift Modell Fahrzeug mit freundlicher Genehmigung der Redaktion.

ange Zeit gab es kaum gut gestaltete Modellautos von Adler. Jetzt erscheinen drei interessante Modelle im Maßstab 1:43 neu:

Adler Trumpf Junior Sport 1935 Avus Rekordwagen (Auflage nur 50 Stück): von Autopioneer 259,95 €

Adler Trumpf Junior, zweitürige Limousine (Auflage 300 Stück): von Esval Models 89,95 € (kommt im März auf den Markt)

Adler 18/35 Präsidentenwagen 1906 mit Sommer und Winterkarosserie (Auflage 333 Stück)von Autocult 104,95 € https://www.autocult-models.de/models/autocult-01006/

Wir freuen uns, Thorsten Sabrautzky auch als neues Mitglied im AMVC begrüßen zu können, auch wenn er (noch) keinen Adler im Maßstab 1:1 besitzt.





Dieses Foto einer Autobahn etwa 1938/39 sandte unser Clubkamerad Harald Hartung aus Mainz der Redaktion. Eine so leere Autobahn – heute kaum noch vorstellbar.

Ist einer der beiden Wagen ein Adler Typ 10 Autobahn? Die Fachleute sind gefragt. Rückmeldungen erbeten.





Nr. 191 – Heft 1/2019

In Starnberg befindet sich ein wahrscheinlich absolut einmaliger Adler, im Besitz unseres Clubkameraden Peter Wünsch.

Er schreibt dazu:

"Ich habe den Wagen durch Zufall 2002 bei einem Bekannten entdeckt, mich sofort in ihn verliebt und den wohl einzigartigen Adler im Jahr 2002 erworben. Davor befand er sich in einem Privatmuseum in Hamburg.

Eigentlich passt er gar nicht zu meiner speziellen Liebe zu Oldtimern, und der Wagen ist ein ziemlicher Exot in meiner Sammlung, vielleicht liebe ich ihn deshalb umso mehr. Ich bin mehr dem historischen Rennsport verbunden.

Von 2001 bis 2011 fuhr ich bei der Organisation Historic Formula One bzw. Grand Prix Masters mit einem Brabham BT37 und später mit meinem Wolf WR1/2 historische Formel 1 Rennen in Europa und auch in Übersee. Gleichzeitig habe ich mit meinem Ralt RT1 an Formel 2 Rennen teilgenommen. Ich bin also eher ein geborener Rennfahrer und liebe klassische Rennautos".







Nr. 191 – Heft 1/2019



Im Archiv des Clubs sind kaum Informationen über diesen Diplomat-Geländesport vorhanden.

Das Fahrzeug basiert auf dem Rahmen und der Technik des Adler Diplomat und entstand wohl in einer Mini-Auflage von vielleicht nur drei Exemplaren. Einige Fotos existieren von der Brandenburgischen Dauer-Prüfungsfahrt 1936. Ein weiteres Foto eines der Wagen entstand in der Rennsport-Abteilung der Adlerwerke bei einer Reparatur oder Durchsicht. Auf diesem Bild kann man erkennen, dass der Wagen hart rangenommen wurde. Und es gibt eine Aufnahme von diesem wahrscheinlich einzig- erhaltenen Diplomat-Geländesport im Kriegseinsatz.

Auch in Prospekten der Adlerwerke taucht der Wagen nicht auf.





Nr. 191 – Heft 1/2019





## Erinnerungen von Roland Senn

Aufgezeichnet von Alex Meyer, mit freundlicher Genehmigung des Verfassers

Roland Senn ist seit vielen Jahren Mitglied in unserm Club. Er gehört zu den Motorrad-Urgesteinen in der Schweiz. Seine Erinnerungen aus einem reichen Motorradleben erschienen in der Schweizer Oldtimer-Zeitschrift der FAM. Sie werden in den kommenden Clubmitteilungen übernommen. Hier die nächsten beiden Teile aus seinem Motorradleben.

## Meine ersten Reisen mit der Adler

ie 250er "M" Modelle mit 16 PS von 1953 hatten noch den kleinen Tank. Wir haben insgesamt sechs davon verkauft. Mein Vater hätte leicht auch mehr davon absetzen können, wollte aber nicht allzu viele Fremdfabrikate (Lambretta etc.) in Zahlung nehmen. Auf das Modelljahr 1954 kamen dann die schönen 250er "MB" heraus. Diese hatten einen größeren Tank und eine neu konstruierte Vordergabel. Davon verkauften wir ein gutes halbes Dutzend. Ich hatte für mich eine grüne "MB", mit der ich in einem Jahr 30'000 Kilometer abspulte. Danach verkauften wir sie an einen Kunden. Dann fuhr ich eine zweite Grüne mit Einzelsitzen, welche ebenfalls an einen Kunden weiterging,

einen Verwandten im Tessin. Nach der Rekrutenschule hatte ich dann eine schwarze "MB"; die besitze ich heute noch!

Im Frühling 1954 erwachte in uns Jungen der Drang, mit dem Motorrad in die Ferne zu fahren. Der aus Österreich stammende Bert Weber auf seiner 250er "M" mit Sozius und ich auf meiner brandneuen, grünen "MB" mit Willi Achermann auf dem Sozius wollten die Alpen bezwingen! Es war früh in der Saison; viele Pässe hatten noch Wintersperre. Aber das störte uns nicht und wir fuhren los nach Andermatt. Von dort aus wollten wir versuchen, den Oberalp zu bezwingen. Eine Sperrung war nicht

signalisiert, und wir beschlossen einfach mal loszufahren und zu schauen, wie weit wir kommen würden. Bald gerieten wir in die ersten Schneefelder. Diese wurden immer mächtiger, bis an ein Weiterkommen auf der Strasse nicht mehr zu denken war. Da erblickten wir das schneefreie Trassé der Furka-Oberalp-Bahn. Zwischen den Schienensträngen auf Schotter und Schwellen fahrend sollte es eigentlich gelingen... Gesagt, getan! Wir schleppten unsere Adler auf die Schienen und fuhren darauf holpernd weiter. Schwieriger wurde es, als zwischen den Schienen Zahnstangen montiert waren. Da mussten wir außerhalb des Geleises auf dem schmalen Schotter und den Schwellen-Enden





#### ADLER CLUB-MITTELLUNGEN

Nr. 191 – Heft 1/2019



Erste Schneefelder zwingen zu Schwerstarbeit

balancieren. Die Federungen unsrer gemarterten Töffs schlugen durch, aber es ging doch wenigstens vorwärts. Einmal kam ein Zug, da wichen wir eben kurz neben das Bahnbord aus! Durch die schneefreie Galerie kamen wir wieder elegant, aber danach war's aus: Mithilfe von Holzläden bugsierten wir die Töffs wieder aufs Bahn-Trassé hinunter. Ich hoffte nur, dass wir nicht umkehren und unsere Motorräder wieder auf die Straße hinauf schleppen mussten! Von Schwelle

zu Schwelle holpernd fuhren wir weiter, bis zu einem Tunnel. Wir hatten keine Ahnung, wie lang der war. Hindurchsehen konnte man jedenfalls nicht, da die Strecke eine Kurve machte. Sollten wir es riskieren? Wenn uns da ein Zug entgegenkommen sollte, würde es wohl eng werden. Wir schätzten, dass nach dem letzten Bähnli wohl nicht so schnell ein weiteres käme und fuhren mutig los. Ohne Zwischenfall gelangten wir tatsächlich wieder ans Tageslicht. Zu unserer Erleichterung sahen wir, dass auf der Bündner Seite die Straße gepfadet war. Über die Schneefelder schleppten wir die beiden Adler mühsam auf die Straße hinunter. Am frühen Nachmittag hatten wir nun endlich wieder festen Boden unter den Pneus. Wir fuhren talwärts bis zur ersten Tankstelle. Hier mussten wir Benzin fassen, das "M"-Modell hatte ja noch den kleinen Tank. Der Tankwart hatte uns heranfahren sehen mit unseren Aargauer Nummernschildern: "Wo kommt ihr denn her?!" "Na, von Andermatt, woher denn

#### Von Andermatt aus gegen den Oberalp-Pass









#### **ADLER CLUB-MITTEILUNGEN**

Nr. 191 – Heft 1/2019



Das verlockend schneefreie Bahntrassee in Reichweite ...



Zwischen Schneemauern talwärts durchs Bündnerland

sonst!" Der gute Mann verstand die Welt nicht mehr: "Aber der Pass ist doch tief verschneit und gesperrt!" Wir erwiderten nur: "Nein, von einer Sperrung haben wir nicht viel bemerkt." Weiter ging es über Chur, Sargans, den Kerenzer Berg zurück nach Zofingen. Wir kamen erst nach Einbruch der Dunkelheit wohlbehalten daheim an. Die beiden treuen Adler hatten problemlos durchgehalten obschon wir ihnen doch einiges abverlangt hatten; es waren ja auch fast neue Fahrzeuge. Schon reiften neue Pläne: Warum nicht auf Adlerschwingen die Landesgrenze überwinden?

In den Sommerferien des Jahres 1954, fuhr ich mit meinem Kollegen Bert Weber auf der Adler in seine Heimatstadt Salzburg. Österreich war nach dem Krieg noch immer unter Besatzung; wir als Touristen merkten allerdings nicht viel davon. Von Berts Elternhaus aus fuhren wir jeden Tag mit unserer Adler über die herrlichen Pass-Strassen: Gschütt-Pass, Grossglockner, Pötschenpass, Geissbergspitze... Nur zu schnell waren die Ferien vorbei, damals hatten wir ja nur zwei Wochen bezahlten Urlaub pro Jahr. Auf der Heimfahrt im strömenden Dauerregen wunderten wir uns über den

ungewöhnlich regen Gegenverkehr in der Schweiz. Es war doch wirklich kein Ausflugswetter! Später wurde uns klar, dass dies die zahlreichen Zuschauer des letzten Grand-Prix in Bern waren, welche nach der Rennveranstaltung heimfuhren. Unsere erste kleine Auslandreise war ermutigend verlaufen, deshalb hegte ich für das kommende Jahr noch kühnere Pläne!

#### Nun geht's wieder zügig vorwärts!



Nach glücklich überstandenem Abenteuer geht es zurück in den Aargau.



20-CM 2019-01.indd 38

06.03.19 22:32

## Nr. 191 – Heft 1/2019

## Rekrutenschule und Reise ans Meer

Die Rekrutenschule habe ich 1955 in Bière absolviert. Ich war Artillerie-Motorradfahrer auf einer A 580. In der ganzen Batterie waren wir nur drei Motorradfahrer. An eine kleine, lehrreiche Begebenheit während der RS erinnere ich mich heute noch bestens. Eines Tages hatten wir Fachdienst beim Adjudanten. Am späten Vormittag befahl er uns, den Luftschlauch des Hinterrades auszubauen: er wolle mal schauen, wer sich als Erster mit demontiertem Schlauch in der Hand bei ihm melden könne.

Da ging sofort ein emsiges Treiben los, der Ehrgeiz hatte mich gepackt. Für mich war das ein Kinderspiel: Reifenmontage beherrschte ich aus dem ff. da konnte mir keiner so schnell etwas vormachen! Meine Kameraden hatten kaum die Hinterräder ihrer Condors ausgebaut, da präsentierte ich schon stolz unserem Adjudanten den roten Schlauch. Nun war es allerdings schon fast Zeit zum Mittagessen fassen.

"Abbrechen! Retablieren!", befahl der Instruktor nach einem Blick auf die Uhr. Mein Stolz hielt nicht lange an. Meine Kollegen hatten nämlich ihre Räder schnell wieder eingebaut. Viel schneller und müheloser als ich, der nun die ganze



1955: Rekrut Roland Senn (ganz rechts), kampfbereit mit seiner A580

anstrengende Pneumontage mit den kurzen Montierhebeli und das mühsame Aufpumpen mit der Handpumpe durchexerzieren musste. Etwas Wertvolles hatte ich jedoch gelernt bei der Sache: Zuviel Eifer und Einsatz konnten bei der Armee von Nachteil sein...

Später habe ich noch fünf Wiederholungskurse als Töfffahrer gemacht.









#### •

#### **ADLER CLUB-MITTEILUNGEN**

Nr. 191 – Heft 1/2019

Danach wurde ich Lastwagenfahrer. Die erste Fahrt auf einem Militärlastwagen werde ich wohl nie vergessen. Nachdem ein Vorgesetzter befand, ich solle von der A 580 auf den Lastwagen umsteigen, erhielt ich den Befehl, in Rothenburg einen solchen abzuholen. Dabei hatte ich noch nie zuvor am Steuer eines derartigen Gefährts gesessen! Im AMP erfragte ich die wichtigsten Handreichungen, um den Lastwagen in Fahrt zu versetzen und auch wieder abbremsen zu können. Ziemlich unsicher fuhr ich daraufhin in die Festung nach Andermatt, meinem ersten Einsatzort. Ich war sehr beeindruckt von der riesigen unterirdischen Anlage mit all ihren Einrichtungen.

Dort musste ich ausgerechnet eine ganze Ladung Offiziere transportieren. Wenn diese hohen Herren gewusst hätten, dass ihr Chauffeur nun wirklich keine Ahnung vom Lastwagenfahren hatte, hätten sie sich wohl nicht so zuversichtlich auf die Bänke gesetzt. Irgendwie schaffte ich es mit höchster Nervosität, meine kostbare Fracht sicher zum Bestimmungsort Furkapass zu bringen. Nach dieser Jungfernfahrt fand es mein Korporal nun doch angebracht, mit mir etwas Fahrschule zu machen...

Nun aber zurück ins 1955: Die Sommerferien nutzten Bert Weber und ich

für eine Riviera-Fahrt. Wir beluden seine Adler M 250 mit dem Zelt und allem was uns unentbehrlich erschien. So fuhren wir auf dem völlig überladenen Töff los in Richtung Süden. Die erste Übernachtung war auf einem Campingplatz in der Nähe des Mailänder Flughafens. Schon am zweiten Tag mussten wir den unter der Last zusammengebrochenen Gepäckträger schweißen lassen.

Bei Genua sah ich das erste Mal in meinem Leben das Meer! Bei Spotorno campierten wir wild am Strand, was damals noch problemlos möglich war. Wir aßen ungesalzenes Brot und beobachteten die Wach-Ablösung im Palast von Monaco. Wir genossen das Reisen in der für uns so fremden Umgebung mit all den berühmten Orten: San Remo, Nizza, Cannes! Bei Marseille campierten wir auf einem Zeltplatz. Wir ließen unser Zelt ganz offen, als wir zum Ausflug in die Hafenstadt aufbrachen. So war unser Schlafplatz für Diebe uninteressant. Unsere Nachbarn, welche ihr Zelt so gut wie möglich verschlossen und gesichert hatten, mussten bei ihrer Rückkehr entdecken, das ihnen alles gestohlen worden war!

Von Marseille aus fuhren wir in einem Tag wieder heim nach Zofingen. Das war eine Gewalts-Tour: Es gab damals noch keine Autobahnen, jede Ortschaft musste durchfahren werden! Erschwerend kam



Die Adler MB 250 mit der neuen vorderen Schwinghebelgabel, bei der, wie üblieh, dan Reaktionmoment der Bremstrammel durch einen Parallellenker nafgenunmen ist. Benehten Sie auch die neue Tunkform und die Sattelaufhängung.

#### Roli Senn's Neuanschaffung im Herbst 1955

dazu, dass wir wegen eines großen Velorennens dauernd ausweichen und abwarten mussten. Ach ja, da war auch noch der Dauerregen, welcher uns den ganzen Tag die Treue hielt.

Nach dieser ermutigenden Reise schaffte ich mir eine fabrikneue, schwarze Adler MB 250 an. Mein Kollege Willi Achermann und ich nahmen uns jetzt etwas ganz Großes vor: Mit unseren Adlern wollten wir 1957 Spanien besuchen, ja vielleicht sogar afrikanischen Boden berühren! Nun, wir sollten nicht ganz bis zum Schwarzen Kontinent vordringen; aber die Anforderungen an uns ahnungslose Burschen sollten auch so noch hart genug werden...

## Roli Senn ist zuversichtlich: Die gut beladene M250 wird die zwei abenteuerlustigen Burschen zuverlässig ans Mittelmeer (und zurück!) befördern ...



#### •

## Typentafel Motorrad

Adler-Motorrad Typen 1902 – 1930								Adler-Motorfahrräder 1922			
1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	***	1922	1923		
Modell 1 1,75PS Dion-Mot.	Modell 2 2PS 1Zyl		Modell 4 2,5PS 1Zyl			9		Ami 0 96ccm 1 ZylHi	50x49		
_			10,007,00	dell 8 S 1Zyl.		# # h					
12313			Modell 12 2,5PS 1Zyl.								
			Modell 9 3PS 1Zyl.		Modell 17 3PS 1Zyl.		- SP	1			
0	I went			Modell 13 3PS 1Zyl.					a		
	Modell 1			Mode 3PS 2	213777			16			
			Modell 10 4PS 2Zyl.		Mode 4PS	ell 18 2Zyl.		NA STREET	1000000		
				Modell 15 4PS 2Zyl.							

	JA -			Adler - Mot	orfahrräde	er 1941	1			
1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
						Saxonette 1,2PS 60ccm Sachs 45x38				
	Mofa 50A u. 51 1,25PS 74ccm Sachs 42x54									
					MF 1/1a (Herren), 2/2a (Damen), 3 (Sport 2,25PS Sachs 98ccm 48x54					
								Typ 63 2,5PS	98cmm Adl 48x54	er

			Ad	ler- Motor	rad – Typen	1946 - 19	57				
1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
	2,2PS 42x43								Junior M 98ccm 50	R 100 4PS 0x50	
					00 3,75PS cm 50x50			M100 4,1PS 98ccm 50x50		Roller Jun. Luxus 5,1PS	
					M 125 5, 123ccm 5					Roll. Jun.Spor MR 125 7PS	
					M 150 6,8PS 47ccm 59x5				0 8,4PS n 59x54		
		Tion .						99ccm 65x6	PASSAGE STREET		
1							M	B 201 10,58 Desgl.	PS		
J.	5				M 200 9,3PS				11,4PS 8x54 2Z	vI.	
	M 100				M 250 247ccm 5	16PS 4x54 2Zyl.		250 16PS n 54x54 2Z	yl.	Favorit 18PS 247ccm	
			3	25	M 2505 des	3 18PS	MB	250S 18PS desgl.		Sprinter 18PS 247ccm	
6		6		颜						Motocross 20PS	
	M125	6	M 200							Six Days 18PS	
0			No.		-	-		MB 28 277ccm 57	0 18PS 7,1x54 22	zyı	
1			NE	D	d		Ì				
E-LA	MB 201	11	M 250S	-	Si	kdays					





### Clubadressen

#### info@adler-veteranen.de

1. Vorsitzender

Typenreferent Favorit, Standard 6, Standard 8

Manfred Schleißing Alpermühle 2, 51674 Wiehl Mo.:+49 (0) 171 73 63 408

Email: vorsitzender@adler-veteranen.de Email: archivar@adler-veteranen.de Email: adler-doc@adler-veteranen.de

2. Vorsitzende

Archivar

Anni Weigand

Harzofenstr. 95, 67471 Elmstein Tel.: +49 (0) 6328 98 95 75 Email: vorsitz2@adler-veteranen.de

Vertreter der Vorsitzenden

Klaus Ketz

Aktienstr. 110, 45473 Mülheim Tel.:+49 (0) 208 444 24 987 Mobil: +49 (0) 171 41 00 47 6

Email: vertreter\_vorsitz@adler-veteranen.de

Kassenwart

Christian Rioth

Mozartstr. 72a, 64646 Heppenheim Tel.: +49 (0) 6252 98 27 27

Fax: +49 (0) 6252 98 27 28

Email: kassierer@adler-veteranen.de

Schriftführer

Joachim Schmidt

Mühlgasse 5, 67157 Wachenheim Tel.: +49 (0) 6322 95 83 83

Fax: +49 (0) 6322 94 64 10

Email: schriftfuehrer@adler-veteranen.de

Autoreferent (Schwerpunkt Junior und Trumpf)

Helmut Görres

Deutschherrenstr. 38-44, 54290 Trier

Tel.: +49 (0) 651 76 76 9

Email: autoref@adler-veteranen.de

Motorradreferent

Wolfgang Heupel Schenckstr. 24 57074 Siegen

Tel.: +49 (0) 271 33 68 38 Mobil: +49 (0) 157 34 39 37 77 Email: motorrad01@adler-veteranen.de

**Fahrradreferent** 

Martin Höfer

Hasenberg 20, 30419 Hannover Mo.: +49 (0) 172 5436997 Email: fahrrad@adler-veteranen.de

Redakteur Clubmitteilungen

Klaus Wahlers

Eichener Straße 71, 57223 Kreuztal

Tel.: +49 (0) 2732 80 34 1

Email: redakteur@adler-veteranen.de

Layout: Sven Queling

Email: sven.queling@t-online.de

Referent für Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit

Alexander Fischbach Adolfstr. 17, 57074 Siegen Tel.: +49 (0) 271 681 96 06

Fax: +49 (0) 271 405 97 48 Email: presse@adler-veteranen.de Impressum

Der AMVC ist im Vereinsregister des Amtsgerichts der Stadt Köln eingetragen.

Webmaster

Sven Queling

Schrammstr. 12a, 47559 Kranenburg

Tel.: +49 (0) 2826 236

Email: sven.queling@t-online.de

Clubshop

Magdalena Schleißing Weiherstrasse 3, 51645 Gummersbach

Tel.: +49 (0) 178 53 45 88 1

Email: magdalena-schleissing@web.de

Repräsentant des AMVC

Hoisdorfer Landstr. 113, 22927 Großhansdorf

Tel.:+49 (0) 4102 6 33 26

Fax:+49 (0) 4102 69 12 86

Email: repraesentant@adler-veteranen.de

Sektionsleitung Österreich

Frnst Krispl

Kahlenbergerstr. 7-9/5/5, A 1190 Wien

Tel.:+43 (1) 86 97 16 8

Email: austria@adler-veteranen.de

Sektionsleitung Benelux Adlerclub Nederland (ACN)

Rein van der Mast

Prunuslaan 35, 3319HS Dordrecht

Tel:+31(0)786161321

Email: nederland@adler-veteranen.de

Sektionsleitung Frankreich

Gérard Lipkow

9 rue Robert Schumann, 68000 Colmar

Tel.: +33 608 60 21 65

Fax: +33 389 37 07

Email: france@adler-veteranen.de



20-CM 2019-01.indd 42

Dieser QR-Code kann mit einem internetfähigen Smartphone und dem passenden Programm ("QR-Code-Reader") ausgelesen werden und leitet direkt auf unsere Webpräsenz weiter.

Clubkonto: Commerzbank Frankfurt - Sachsenhausen, Darmstädter Landstr. 7-9,

BLZ: 500 400 00, Konto: 71 81 81 1 00, IBAN: DE09 5004 0000 0718 1811 00, BIC: COBADEFFXXX

Reglement des ADLER - MOTOR - VETERANEN - CLUB e. V. (AMVC)

Der AMVC, als einer der markengebundenen Automobil- und Motorradveteranenclubs in Deutschland, ist eine internationale Vereinigung von Freunden der Fahrzeuge der Adlerwerke in Frankfurt / Main. Der AMVC unterstützt seine Mitglieder mit technischem Rat und hilft bei der Vermittlung von Ersatzteilen. Dabei verfolgt er keine wirtschaftlichen Ziele. Der AMVC kümmert sich um die Erhaltung der Fahrzeuge der Adlerwerke, vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt/ Main und fördert den Kontakt zwischen Eigentümern von Adler-Fahrzeugen. Vier Mal im Jahr erscheint die Clubzeitschrift "ADLER Clubmitteilungen". Das Entgelt von 7,50 € je Clubmitteilung ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Clubmitglieder können darin u. a. kostenlos Privatanzeigen veröffentlichen. Neben Regionaltreffen veranstaltet der AMVC einmal im Jahr ein Jahrestreffen.

Die Aufnahmegebühr beträgt 20 €, der Clubbeitrag jährlich 65 €. Die Beiträge müssen auf das angegebene Clubkonto für deutsche Mitglieder aus organisatorischen Gründen per Einzugsermächtigung eingezahlt werden, anderweitig durch Euro-Verrechnungsscheck an den Kassenwart, oder mit dem Online-Bezahlservice PayPal an kassierer@adler-veteranen.de. Für die Mitgliedschaft ist der Besitz eines Adler-Fahrzeuges nicht erforderlich!

Adressenänderung? Bitte teilen Sie etwaige Änderungen Ihrer Adresse oder Ihrer Kommunikationsdaten dem 1. Vorsitzenden mit. Er veranlasst alle notwendigen Änderungen.

Bildernachweise/Stockphotos: Grauer Background - Designed by luis\_molinero / Freepik

#### Redaktionsschluss für CM 02/2019 am 15.06.2019

Auflage: 650 Exemplare / Druckerei Stock, Marienplatz 35, 92676 Eschenbach / Oberpfalz, Tel.: (0 96 45) 2 50, Email: repro@stockdruck.de







ler-

Diese Clubkameraden stehen u.a. mit zur Verfügung (die genauen Adressen ihrem fachmännischen Rat bei Fragen rund um unsere Fahrzeuge können aus der Mitgliederliste entnommen werden).



#### **Adler Motorräder**

Wolfgang Heupel, Referent für alle Adler Motorräder (siehe S.32)

	wi.	h	D	O.C	1
_			п		. В

35444 Fellingshausen Tel.: 06409/9137 Bei Bedarf ankreuzen Adler-Motorräder M und MB 250

#### Jürgen Kehrer

79108 Freiburg Tel.: 07665/ 2398 alle Adler-Motorräder

#### **Helmut Nagelschmidt**

63699 Bindsachsen Tel.: 06049/ 1460 alle Adler-Motorräder, auch Teileversorgung

#### Jürgen Strohmenger

53919 Weilerswist Tel.: 02254/5165 alle Adler-Motorräder, auch Teileversorgung

#### **Adler PKW**

Helmut Görres, Trier, allgemeiner Referent für Adler PKW, speziell Trumpf Junior (siehe S.32)

#### **Peter Oesterreich**

01640 Coswig Tel.: 03523/ 536143 Adler Primus

#### **Thorsten Flick**

57299 Burbach Tel.: 02736/5459 Adler vor 1920 sowie Adler 2 Liter

#### **Manfred Schleißing**

51674 Wiehl Tel. siehe Clubadressen Favorit, Standard 6, Standard 8, Trumpf AV, Trumpf Junior

#### Jürgen Keden

61130 Nidderau Tel.: 06187/ 23695 Adler 6/25

#### **Henning Holst**

22927 Großhansdorf Tel.: 04102/63326 Adler Typ 10 Autobahn Adler Motor-Fahrräder (MF)

#### **Christian Fischer**

61268 Wehrheim Tel.: 0177/ 1484392 Trumpf Junior Sport





## CM Sammelhefte 1985-1988



#### Kontakt Clubshop

Magdalena Schleißing Weiherstrasse 3, 51645 Gummersbach

+49 (0) 178 5345881

Email: magdalena-schleissing@web.de

#### **ACHTUNG:**

#### Die E-Mail Adresse hat sich geändert.

Letzte CM Sammelhefte mit hochaktuellen Artikeln warten in unserem Archiv! Wer seine CM Sammlung vervollständigen und Wissenslücken schließen möchte, sollte jetzt zugreifen!

Bestellungen können telefonisch, per Email oder Post beim Club Shop aufgegeben werden.

#### Bankverbindung

IBAN: DE12 5005 0717 0648 4898 90



#### Heft 1/1985

- Primus
- Adler MR Roller
- · Alpenfahrt mit Trumpf AV
- Inst. 3-Gang Fahrrad



Heft 2/1985

- · Clärenore Stinnes · 12. Jahrestreffen Rennen
- · Adler mit Stromlinie
- 6000km Fahrt Italien 1934
- Adler Sprinter

## Preis/Heft & Lieferung

4,50€ inklusive Versand (Vorkasse) Lieferung solange vorrätig!



Heft 3/1985

- Erbach
- · 7. Reg.Treffen Nord
- Adler am Großglockner
- Adler und Citroen



Heft 4/1985

- Adler RS 1955
- MB250 Gabelreparatur
- · Murks in Junior Hinterachse
- Leidenschaftliche Bastler



Heft 1/1986

- Restaurierung Adler 2,5L
- · Trumpf Kabrio
- Test Adler Sprinter •
- · Adler mit Stromlinie



Heft 2/1986

- Rallye Trumpf AV
- Adler mit Stromlinie
- Reg. Treffen Beckum
- Adler Motorräder vor 1906



Heft 3/1986

- JT 1986 Erbach
- · Adler Treffen CH
- · M-Prospekt 1953
- Mo Kurbelwellen



Heft 4/1986

- Sport · Mit Adler in die **DDR**
- · Adler Fertigung 1906
- · Standard 6 ins Museum



Heft 1/1987

- · Beifahrer im Junior · Motorrad Sport in CH
  - · Int. Alpenfahrt 1934
  - Adler und TEVES
  - · TJ Erste Erfahrungen



Heft 2/1987

- TJ Geschichte
- · Reg. Treffen Solingen
- Twin mit
- Test M100



Heft 3/1987

- · Mit Adler 2,5L in GR
- · Aus CH zum Jahrestreffen
- JT Mainz 1987
- Fahrterlebnisse



Heft 4/1987

- · Mit Adler in die Dolomiten
- · Adler Twin
- · Röhr-sein Leben
- BOSCH Heizung



- Anni`s
- Kupplungen **DDR** 
  - Adler TJ H.Kühne



Heft 1/1988

- Motorradliebe
- Adler Motorrad
- Schmierstoffe 1934



Heft 2/1988

- Reg.Treffen Nord
- · Winterfahrt nach Leipzig
- Trumpf AV Rad verloren
- Reparaturtipps TJ 1E



Heft 3/1988

- M100 Restaurierung
- Diplomat Geländesport 1936
- Adler JT in Erbach
   Fahrzeugdatei 1988
- Reparaturtipps TJ 1E



- 1938-55
- 2 Vergasern



Heft 4/1988

- · Fahrrad Velo Balsiger
- Huschke v.Hanstein
- Adler MR Roller

#### ADLER CLUB-MITTELLUNGEN

Nr. 191 – Heft 1/2019

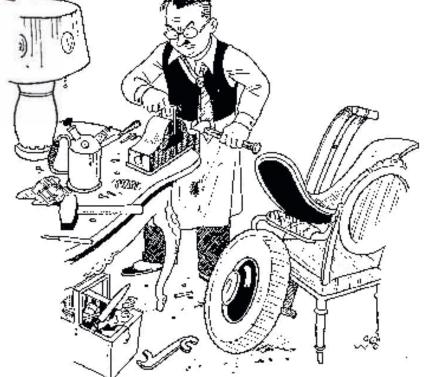


Ein echter Bastler kennt keinerlei Rücksicht – der Salon ist ihm als Werkstatt gerade gut.

mmer wieder fragen Clubkameraden nach, wer denn eigentlich Willy sei, der so tolle Erlebnisse zu berichten weiß.

Zunächst einmal: Alle Geschichten hat unser Willy wirklich erlebt.

Hier, passend zum Erscheinungsdatum dieser CM, eine künstlerische Darstellung von Willy, den demnächst die Mitgliederversammlung zum Ehrenmitglied vorschlagen soll. Eventuelle optische Ähnlichkeiten mit aktiven Clubkameraden sind jedoch rein zufällig.



So fuhr man schon vor 1492 Motorrad



15

#### **ADLER CLUB-MITTEILUNGEN**

Nr. 191 – Heft 1/2019

#### Inserate





Unser Clubmitglied John Bickerstaff, Michigan, USA verkauft seinen schönen Adler Trumpf AV 1935. jbickerstaff57@yahoo.com Anfragen auch an Manfred Schleißing

#### **Bruno Seidel sucht:**

Suche für meinen Trumpf Junior Karmann Kabrio, Bj.1936, die hinteren und die vorderen Kotflügel in gutem, aufarbeitbarem Zustand. Bruno Seidel

Tel: 0160 8046981 bruno.seidel@outlook.de

#### Peter Jaggi bietet an

- Motorblock 1,7 AV Bohrung 74.0 mit
- · Alukopf Geschweisst und Geplant 14er Kerzen 50 PS
- 8 Ventile (In + Ex ) Occ. mit Federn komplet
- Knebelmutter mit Auflageteller für Frsatzrad
- · Satz Beheizte Winterscheiben El. I.o Preis VB

Peter Jaggi - Holunderweg 25 D CH 8050 Zürich

Tel. +41 44 3117056 Mail: hicki@gmx.ch

#### Horst Plaum bietet an:

- Rahmen MB + M
- 1 Satz Zylinder M 250
- 1 Satz Zylinder M 200
- · Motorgehäuse 200 / 250
- · Zylinderköpfe von 200 auf 250 mit Quetschkante, Verdichtung 1:8
- MB-Tank +M-Tank zum Aufarbeiten
- M-Fahrwerk für Gespann mit neuen 18er Rädern , vorne Duplex-Bremse Weitere Teile auf Anfrage

#### Suche:

Zylinder mit Kopf von MB 201 / 2011 Horst Plaum Wilnsdorf (Siegen) Tel.02739/6287

#### Klaus Wahlers bietet an:

Frontscheibe mit verchr. Rahmen, passt an Junior mit Jupiter-Karosserie. Tel: 02732/80341



#### Manfred Schleißing bietet (nur für AMVC Mitglieder) an:

Recherche + Identifizierung von ADLER Fahrzeugen

- · Originalitätsbescheinigung (zur Vorlage für TÜV usw.)
- · Prüfung für FIVA Card
- · Hilfe und Beratung bei Adler-Restaurierungsarbeiten
- PKW Transport im geschlossenen Anhänger
- Neue Antriebswellen Trumpf + Trumpf Junior
- · Getriebeüberholung
- · Spurstangenüberholung
- · Kupplungsüberholung
- · Hebelstoßdämpferüberholung
- · Adler M100 Luxus, original, Baujahr 1951, läuft perfekt. VB 3600,- Euro

M. Schleißing 0171-7363408 AdlerDoc@Adler-Veteranen.de

#### Manfred Schleißing sucht Teile:

- Standard 8 Motor Teile
- •Standard 6 7-Loch-Felgen 20 Zoll M.Schleißing 0171-7363408 AdlerDoc@Adler-Veteranen.de

#### Der AMVC Archivar sucht Informationen + Fotos für unser Archiv:

- · Adler Fahrzeuge mit Gasanlagen in der DDR 1945-55
- Adler Fahrzeuge als Abschleppwagen
- · Unfall-Fotos Adler
- Fotos Standard 6 + 8
- · Fotos Gropius Adler
- · Fotos Adler Werkstätten
- · Fotos Werbung auf Adler Fahrzeugen
- · Werkstatt Handbücher
- · Bedienungsanleitungen
- Ersatzteillisten

Alles wird nur gescannt und unbeschadet zurück geschickt!! M. Schleißing 0171-7363408 Archivar@Adler-Veteranen.de

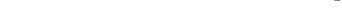


#### Karl-Heinz Richardt bietet seine gute **Trumpf Junior Limousine an:**

Aufgrund meines Alters will ich mich von meiner Trumpf Junior Limousine, Baujahr 1939, fahrbereit, trennen. Der Preis ist Verhandlungssache.

Tel.: 02331/85556 und 87777





#### ADLER CLUB-AITTEILUNGEN

Nr. 191 – Heft 1/2019

#### Ditmar Kräml bietet an:

- Neu bekommen für Junior: Neue Ventile, neue Kolbensätze versch. Maße (günstig), neu gem. Motor, einbaufertig, Getriebe 1 E u. 1 G einbaufertig
- Für AV: Armaturenbrett, Satz neue Kolben
- Für Autobahn:2 Türen (Cabrio?) u. Getriebe
- Außerdem: Neu ausgeschl. Haupt- u. Pleuellager, Ventilfedern Sportmotor, Dokument Steuerberfreiung für 1,7 I
- Von Auspuff bis Zündschloss vieles für Junior, Lampen, Felgen, Vergaser, Verteiler, Benzinhahn, Radkappen, Dichtungen, Lima, Stoßstange hinten u. vorn, Gummiteile, Kotflügel hi u vo, Abdeckbleche, Winker, Türgriffe, Werkzeugkasten, Wischer, Düsen Verg., Lenkmansch., Hupenringe, Tank Jun. Sport, Teller u. Kegelr. neu, Federn f. Bremsen, Ventile, Kupplung.
- Trumpf EV: Vergaser, Armaturen, Haube, Gertiebe 1,7 I, Hinterachse, kompl Dichtsatz 2 Liter, 2 L EV neue Ventile, Kolben, Pleuel
- Diplomat: 3 Felgen 18 Zoll, Motor guter Zustand
- AV: Türen, Kotfl. vorn, Benzinhahn, Kolben neu, Dichtungen komplett.
- Primus: Lenkung, Sitze, Lampen, Differentialkorb komplett.
- Diplomat/Favorit: Ventilfedern
- Posten Adler Fahrräder, auch mit Schaltung

Ditmar Krämel Mautstraße 2 95519 Oberbibrach Tel.: 09205/ 382 Fax: 09205/ 989118

#### Biete außerdem an:

20-CM 2019-01.indd 47

kraeml.c@t-online.de

Diplomat Limousine an. Bj 37. Nicht vollständig, Blechteile jedoch alle da. Viel Arbeit, aber schöner Wagen, wenn er fertig ist. Bei Interesse einfach anrufen.



#### Ditmar Kräml sucht:

Original Alu-Zylinderkopf für Junior.

#### Christian Fischer bietet an:

1 Satz Hinterkotflügel (L + R) – Junior 1E 1x Wasserpumpe, neu – Autobahn 1x Stoßdämpfer vorn, neu – Autobahn 8x Ventile (IN+EX), neu – 2 LTR-EV 1x Zyl.Ko.Di (Cu-As), neu – 2 LTR-EV 1x BOSCH-Anlasser, üh. – Junior 1G 1x BOSCH-Anlasser, üh. – Junior 1E 1x BOSCH-Anlasser, üh. – TJ. 1,5 AV 1x BOSCH-Dynamo, üh. – Junior 1G 1x BOSCH-Dynamo, üh. – Junior 1E 1x BOSCH-Zündvert., üh. 2 LTR-EV 2x Lochfelgen 5,00-16" – Exp.-Junior 1E

Außerdem viele neue und gebrauchte Ersatzteile für Junior, Trumpf AV + EV, Primus, Autobahn, z.B. Abziehbilder für Reserverad, Emailleplaketten von ABP o. KARMANN, Achsmanschetten, Lenkmanschetten, Gummiteile, Einzelteile für Bremse, Getriebe, Motor, Lenkung, Elektrik etc. Weitere Ersatzteile, gerne auch techn. Auskünfte auf Anfrage.

Christian Fischer Postfach 1111, 61268 Wehrheim Tel.: 0177 / 14 84 392 kurt-christian-fischer@freenet.de

#### Thorsten Flick bietet an:

Umbau auf 12 Volt: Neuwertige Lichtmaschine für Trumpf, Trumpf-Junior u.a. Montagefertig für Lichtmaschinenbock. Vom Original nicht zu unterscheiden. Auf Wunsch auch mit elektr. Regler im originalen Gehäuse. 200 €, ohne Regler.

Keilriemenscheiben alle Modelle neu, Windflügel Alu TJ neu, Alu-Ölwanne TJ Nachfertigung, ca. 1 Liter mehr Ölvolumen, bessere Kühlung, Lichtmaschine für TJ, VB, Anlasser für Trumpf und TJ überholt. VB.

Biete Vergaserüberprüfung und Überholung für alle Adler-Auto Modelle, Bosch Nachrüst-Warmwasserheizung 12V, sehr guter Zustand, Preis VB. 2 Liter Getriebe i.O., 2 Liter Zylinderkopf Nachfertigung neu.

Thorsten Flick Tel: 02736/5459

## Hans Freudenschuß aus Österreich bietet an:

Adler Primus Baujahr 1932, guter, einwandfreier Zustand, ohne Mängel, fahrtüchtig, angemeldet, TÜV vorhanden, viele Ersatzteile. Weitere Fotos und Auskunft auf Anfrage. Bei Interesse Kontaktaufnahme.

hans.freudenschuss@aon.at



#### Helmut Schmitz bietet an:

Adler 2ltr. EV, Limousine, Baujahr 1939, sehr guter Zustand, Preis VB 20.000

Tel.: 0241 / 154588



## Unsere Kleinanzeigen auch Online

Auf der Adler-Veteranen Webseite unter www.adler-veteranen.de





# ADAC KLASSIK SAISON 2019

ADAC Moto Classic 27. - 30.05.2019 Wolfgangsee - Salzkammergut

ADAC Deutschland Klassik 03. - 07.07.2019 Wolfsburg - Niedersachsen/Sachsen-Anhalt

ADAC Europa Classic 02. - 06.09.2019 Schenna - Südtirol

ADAC Youngtimer Tour coming soon

Infos unter: adac.de/klassik

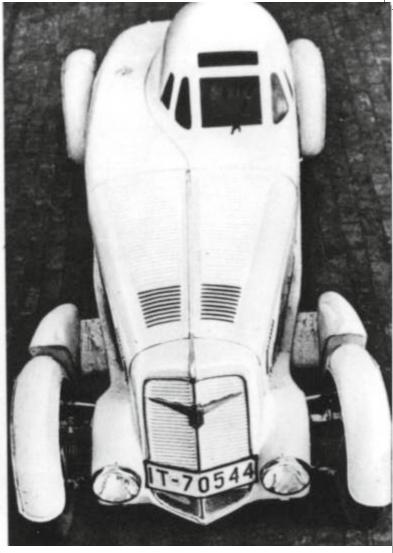


#### lacktriangle

## Rekordjagd auf der Avus

Adler Trumpf Junior fährt tagelang 110 km Std.-Durchschnitt





Ein überwältigender Erfolg für die deutsche Automobilindustrie: ein Kleinwagen – der Adler Trumpft Junior – macht einen Großangriff auf mehr als ein halbes Dutzend Langstreckenrekorde der 1,1 l-Klasse Tagelang rollt der kleine Adler über die Avus, gefahren von den Langstreckenfahrern Schweder, Hasse und Jaddatz – und ein Rekord nach dem andern fällt: Zunächst die Bestzeit für 4000 und 5000 km, für 3000 engl. Meilen, für 48 Stunden; dann für 4000 engl. Meilen, für 72 Stunden und für 5000 engl. Meilen. Auch den 10 000-km-Rekord will man zu Fall bringen; bei Redaktionsschluß lag dieses Ergebnis leider noch nicht vor.

Vor der gewaltigen Leistung namentlich der Fahrer, die 72 Stunden einen Druchschnitt von rund 109 km/Std. hielten, geben unsere Bilder eindeutig Bericht.

Der Trumpf Junior erhielt eine stromlinienförmige "Rennlimousinen"-Verkleidung. Vor Beginn der Fahrt Werkzeugkontrolle. Reparaturen dürfen nur mit diesem serienmäßigen Werkzeug ausgeführt werden.





#### ADLER CLUB-MITTELLUNGEN

Nr. 191 - Heft 1/2019

## Zu guter Letzt: Duell unter Brüdern

Von Manfred Schleißing

Einmal im Jahr besuchte mein Großvater mit ADLER, Frau und Kind seine Verwandten in seiner alten Heimat in Tiengen am Rhein an der Schweizer Grenze.

1930 führte er seinem Bruder Andreas stolz seinen ADLER 6/25 von 1926 mit Papler Karosserie vor. Sein Bruder schwärmte währenddessen von der Leistung seines neuen Opel 4/20 und behauptete, er könne den ADLER am Berg schlagen ...

Mein Großvater konnte das natürlich nicht auf sich sitzen lassen und so beschlossen die Brüder, eine Wettfahrt von Tiengen hinauf in den Schwarzwald zu veranstalten. Den Frauen schlug man einen Ausflug zum Alb-Stausee und Kaffeetrinken in St. Blasien vor ...

Der nur mit 2 Personen besetzte Opel führte aus dem Ort und dann gab Andreas dem Opel die Sporen. Mit quietschenden Reifen schnitt er die Kurven. Mein Großvater musste die schwerere ADLER-Limousine ordentlich treiben, um den Opel nicht aus den Augen zu verlieren.

Über Bierbronnen, Waldhaus und Heppenschwand ging die rasante Fahrt bergan.

Kurz vor Höchenschwand grinste Großvater plötzlich, deutete auf eine dünne Wasserspur auf der Straße und sagte, zu meiner Großmutter gewandt: "Gleich haben wir ihn!"

Und richtig, hinter der nächsten Kurve blieb der Opel in einer Dampfwolke am Rande stehen.

"Was hescht?" rief ihm mein Großvater zu.

"Hanu, dem Oppele is ganz schwarz vor`d Auge worde! Du hesst gewonne!" Mit befriedigtem Lächeln lud mein Großvater die enttäuschte Opelbesatzung in den ADLER für die letzten Kilometer zum Ziel. Bei frischem Pflaumenkuchen stieg die Stimmung wieder.

Auf der Rückfahrt, mittlerweile abgekühlt, durfte der Opel entspannt bergab nach Hause rollen ... hinter dem ADLER natürlich! ...



6:25 PS Adler-Viersitzer
mit Allwetterverdeck, Vierradbremse, in
sehr guter Verfassung, Ameton 27:08:1827 (15

Kassapreis RM. 3500,—.

Jean Mayer, G. m. b. H., Mainz, Neckarstradic 29, Telephon 4090:01.

