

ADLER-CLUBMITTEILUNGEN

Nr. 199 Heft 01/2021



Die Zeitschrift des  seit 1971

Schutzgebühr: 7,50 Euro

Inhaltsverzeichnis

CM 01/2021



	4	Ein Rostgerippe namens Adler MF1
Termine	7	
	8	Mitteilungen vom Vorstand
Willy's Probleme und deren Ursachen	12	
	13	Der Tempomat
	18	Begehrtes Zubehör im Auto
Tachowellenreparatur Über einen Adler der plötzlich 140 fuhr.	22	Eineinhalb-Meter-Treffen
	24	Runde Sache: ACN traf sich mit viel Abstand
Leserbriefe und Kurzmitteilungen	24	
	27	Teilbarer Kupplungszug für Motorräder
	30	Aus eins mach zwei
Wegen Überfüllung geschlossen Flüssigkeiten im Adler: „Viel hilft viel“ ist verkehrt!	32	Stärkungspaket für die Kupplung
	33	für M/MB-Modelle 150-250
Eingebaute Lebensgefahr MacGyver am Werk?	34	Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau
	38	Adler-Räder von sportlich bis glänzend
Facebook-Fund aus dem Vorgarten Schöne Träume im neuen alten Bett	39	Der erste Verkehrstote durch ein Automobil
	40	
Kleinanzeigen Schätze warten darauf, verkauft zu werden	44	Clubadressen / Spezialisten
	46	
Adler-Radsporterfolge in den 1930er-Jahren	49	„Mein Bild vom Oldtimer“
	50	
Adlersterben – Traurig, aber wahr	52	Es werde Licht
	53	
Pappkarton Adler Werkstattbilder Teil 3	55	Zu guter Letzt
		Eine Osterfahrt

Was ein für hübsches Mädchen auf dem Adler Motorrad, welches unsere Titelseite der CM ziert.
Leider haben wir zu dem Foto keine weiteren Informationen.
Auf der Rückseite sehen wir ein Adler Ölgemälde. Das Original gehört Karl- Friedrich Seuthe.
Gezeichnet wurde der Adler Trumpf Junior von Jonas Warns aus München



Das Wort hat ...

Manfred Schleißing

der Frühling...

Schluss mit grauen Wolken, schlechten Nachrichten und mieser Laune! Schon gemerkt? Der Frühling ist da und lockt die Adler auf die Landstraße.

Dank Lockdown und Homeoffice hatten alle genug Zeit für die Adler Pflege. Jetzt raus an die frische Luft und mal endlich wieder das geliebte Brummen und Knattern hören!

Hinterm Lenker seid Ihr virenfrei und es gibt bei Frühlingswetter keine Entschuldigung zu Hause zu bleiben. Nehmt mal wie früher die Campingstühle und den Picknickkorb und setzt Euch bei einer schönen Flussfahrt entlang Rhein, Main, Donau, Elbe, Mosel, Saar, Neckar oder Isar an ein stilles Ufer und genießt den Ausblick und das Leben während der Adler sich leise knisternd hinter Euch entspannt ... so wie früher. Bescheidenheit kann schön sein! ... und in der Heimat ist es weniger ansteckend wie auf großer Reise!

Und dann machen wir für das 2. Halbjahr wieder Pläne für neue Adler Treffen:

Anni Weigand und Helmut Görres würden Euch vom 16.-18. Juli gerne beim Regionaltreffen die schöne Pfalz zeigen. Adler Fahrradfahrer treffen sich im Hof des Adlerwerkes am 31. Juli zu einer Ausfahrt am Main. Das Regionaltreffen Niedersachsen ruft am 13.-15. August nach Schneverdingen. Der ACN lädt uns am 03.-05. September in die Niederlande ein. Ein weiteres Highlight erwartet uns am 25. September in Mindelheim im Allgäu. Die Veterama lockt nach Mannheim mit 1000 rostigen Teilen und wem das nicht genug ist:

Das 47. Adler Jahrestreffen ist 15-17. Oktober in Wiehl!

Ich freue mich jedenfalls auf das Wiedersehen mit Euch! Aber Adlerauge sei wachsam! Immer schön mit Abstand! ...

Euer



Mitglieder und ihre Fahrzeuge

Ein Rostgerippe namens Adler MF1

Unser Clubmitglied Henning Holst hat in einer Zeitung sein neues Projekt gefunden. Hier in der CM wird er von Zeit zu Zeit darüber berichten. Hier sein erster Bericht zu seinem neuen MF1

von Henning Holst

Da war plötzlich diese Anzeige in der Oldtimer Praxis. Mit Bild. Die vorherrschende Farbe der unklaren Struktur auf dem Bild war rostrot.

Aber mein Adlerauge erkannte: Das sind die rostigen Reste einer MF1.

Nun habe ich schon 2 dieser Maschinen. Beide zugelassen und fahrbereit. Da muss es doch nicht noch eine dritte sein?

Doch fühlte ich mich als Rettungsanwärter. Investment 400 Euro war gefragt. Ein Motor sollte dabei sein. Also habe ich telefoniert und gekauft.

Der Verkäufer, ein Mann ohne Internet an der dänischen Grenze, versprach, sich mit mir auf einem Parkplatz in Lübeck zu treffen. So kam es an einem kalten Januartag zum Tausch, einkaufen von einem Häufchen Elend und reichlich Arbeit für 400 Taler.

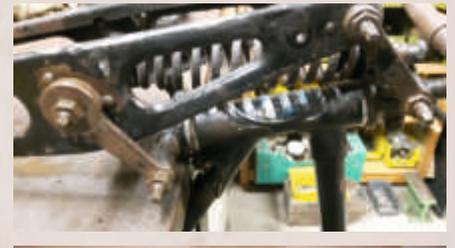
Aber ein Fitnesskurs über Monate ist auch nicht billiger. Und ich kann meine Erfahrungen mit den MFs nutzen und mir Rat und Zuspruch bei Clubkameraden, die diese Motorfahräder auch lieben, abholen.



11. Januar 2021 Kaufzustand

Zuhause auf dem Werkstattboden Bestandsaufnahme. Sehr viel Rost. Vieles fehlt. Aber die seltene Hassia-Lampe ist dran (rostig). Lenker, Sattel, Gabel, Räder auch. Der Rahmen ist gerade, der Steuerkopf in Ordnung, die Tiger-gabel wurde fleißig gefettet, manches quoll daneben, aber da war dann kein Rost sondern Reste des schwarzen Originallackes. Das Typschild fehlte nicht, die Rahmennummer M 13908 ist von 1939.





Der Tank zeigt sich innen gut erhalten. Die Schaltkulissee ist vorhanden, aber schlecht.

Ein Ständer fehlt, ebenso ein Gepäckträger und die Werkzeugdose. Auch das Drehgas und die Handhebel sind weg.

Also setzte ich mir Ziele:

- Nimm dir die Einzelteile vor die du aufarbeiten kannst. Mach die schon mal fertig.
- Mach viel selbst, Sprühdosenlack, Handentrostung.
- Die Naben sind wegen der Aufrüstung 1939 schon ohne Chrom, kann ich

selbst aufarbeiten. Der Rahmen ist glattzukriegen, mit Rostumwandler (Brunox) und mit Schleifpapier wird die Oberfläche gut..

Mit der Zeit wirst du schon das Fehlende finden.

Der völlig verrostete Sattel ist schon zerlegt, entrostet und wieder zusammengebaut, das Gestell musste gerichtet werden, einige Federn und Schrauben ersetzt und die verdreckte Gummidecke mühsam gereinigt. Statt Chrom muss das Gestell hier mit graumetallic- Lack auskommen.



Bei Motorrad-Meister Milz gibt es manche Teile für 98er Sachs, ich habe eingekauft:

- Ein Satz Bowdenzüge
- Auspuffkrümmer
- Auspufftopf schwarz

Je ein Satz Speichen für vorn und hinten verchromt, die mitgelieferten Stahlrippel verwende ich nicht, habe noch welche in Messing vernickelt

Zwei Autoventil-Schläuche 26x2,00 und Felgenbänder sind bestellt, Bereifung habe ich noch in Reserve. Das sind schon mal so 300 Euro an Teilen

Das Tretlager war ein verschweißtes Sammelsurium. Ich habe aus einem 16er Bolzen eine neue Welle gemacht, aus Fahrradteilen sollen die gekröpften Kurbeln mit Keilbefestigung entstehen, eine ist im Rohbau fertig. Das vordere Kettenblatt mit 36 Zähnen soll weiter verwendet werden.

Die Blechpressgabel konnte ich gut überholen. Viel Rost abkratzen und

abschleifen, Gewinde der Schwinghebel reinigen, die gut erhaltenen Bolzen aufarbeiten, Steuerkopflager putzen, ebenso Gabelschaft und Verschraubungen, Tonnenfeder entrostet, schleifen und konservieren, Kleinteile schwarz lackieren oder Klarlack.

Ob ich die verchromten Teile neu aufchromen lasse, weiß ich noch nicht. Vielleicht schleife ich aufs blanke Metall und konserviere mit Klarlack, wozu sich Brunox gut eignet, dort ist Epoxy-Harz und Rostumwandler drin. Ich mag es leiden, wenn man die Rostnarben noch sehen kann, aber alles gut konserviert ist.

Die Radnaben habe ich überholt. Die Bremsbeläge der vorne eingebauten V100 Halbnabenbremse waren voller Fett, aber ohne Verschleiß. Hier musste die Heißluftpistole ran.

Die Hinterradnabe "Motortorpedo", genannt, kann nach Überholung weiterverwendet werden, ein wichtiger Pluspunkt, diese Naben sind inzwischen begehrt und teuer.

Wer dazu etwas lernen will gehe auf die website <scheunenfun.de> dort findet sich ein Fan und Spezi für Torpedo-Naben, auch für Fahrräder

Nach langwieriger Entrostung der Felgen sind diese nun gut konserviert und schwarz lackiert. Der von Motorrad Meister Milz beschaffte Speichensatz hat sich als passend erwiesen. Das Aufspeichen, Spannen und Zentrieren der Laufräder ist eine kontemplative Arbeit, die Geduld erfordert, aber auch Freude macht, wenn es gelungen ist, die richtigen Punzungen mit der richtigen Speiche zu verbinden, wenn Seitenschlag und Höhenschlag leidlich stimmen und alle Speichen einen guten Klang haben. Bereifung und Felgenband und Felgeninnenseite werden dann gut mit Vaseline versehen, dann können Reifen und Schläuche drauf.

So geht es Schritt für Schritt weiter. Ob und wann das Rad fertig wird ist ungewiss, aber es macht schon jetzt Freude, etwas zu schaffen, und dem Motorfahrrad langsam wieder Leben einzuhauchen.

Termine 2021

fällt aus	Techno Classica Essen wieder mit einem AMVC-Stand
fällt aus	VETERAMA HOCKENHEIM FRÜHLING mit AMVC Stand
fällt aus	AMVC Regionaltreffen West in Herford Kontakt: Frank Steinbarth Tel. +49 (0) 5221 99 60 74
Verschoben auf 2022	48. Adler Jahrestreffen in Sayda
Verschoben auf 2022	6. Clärenore-Stinnes-Erinnerungsfahrt „Erzgebirge + Sächs.Schweiz“
16.–18. Juli 2021	Adler Regionaltreffen Pfalz Anmeldungen und Informationen bei Anni und Helmut Kontakt: Anni Weigand Tel. +49 (0) 15141205229 Kontakt: Helmut Görres Tel. +49 (0) 1713312117
31. Juli 2021	Adler Fahrrad-Treffen mit Ausfahrt, Frankfurt Keine Anmeldung erforderlich. Programm in CM2-2021
13.–15. August 2021	Regionaltreffen Niedersachsen in Schneverdingen Einladung, Ausschreibung + Anmeldung in CM2-2021 Ende Juni 2021
13.–15. August 2021	Adler Trumpf Junior Sport Treffen in Schneverdingen Einladung, Ausschreibung + Anmeldung in CM2-2021 Ende Juni 2021
3.–5. September 2021	Jubiläums-Jahrestreffen 20 Jahre ACN (Niederlande) https://adlerclub.nl/author/acn-website/
25. September 2021	1. Adler Regionaltreffen Allgäu in Mindelheim, Bayern Einladung, Ausschreibung + Anmeldung in CM2-2021 Ende Juni 2021
8.–10. Oktober 2021	Veterama Messe, Mannheim mit AMVC Stand
15. Oktober 2021	Mitgliederversammlung mit Vorstandswahl ab 14-18 Uhr in Wiehl „Hotel zur Post“ Die vorläufige Tagesordnung findet Ihr in dieser CM. Ebenso die Anmeldung und die Bevollmächtigung Kontakt: 1. Vorsitzender Manfred Schleißing Tel. +49 (0) 171 7363408
15.–17. Oktober 2021	47. Adler Jahrestreffen in Wiehl Offizielle Einladung, Ausschreibung und Anmeldung in dieser CM

Alle aktuellen Termine finden sich auf unserer Webseite
www.adler-veteranen.de/termine/

++++ Nachrichten vom Vorstand +++++



Anfang Oktober 2020 hatte sich der Vorstand zu einer Klausursitzung in Wiehl getroffen. Dabei wurden viele Themen erörtert und Zukunftspläne überlegt.

Finanziell ist der AMVC solide aufgestellt. Durch die ausgefallenen Veranstaltungen und Einsparungen sind Rücklagen vorhanden. Es besteht also derzeit kurzfristig für die Jahre 2021 bis 2023 kein Bedarf für eine Beitragserhöhung.

Die Mitgliederzahlen sind durch etwa gleich viele Zu- und Abgänge stabil bei ca. 470. Davon sind 400 in Deutschland und 70 verteilen sich auf 18 Länder international.

Der weiter steigende Altersdurchschnitt macht die Mitgliederwerbung immer notwendiger.

Der Vorstand sieht das größte Potential im Zweirad Bereich. Daher wird Youssuf

Kiani (18) zum Jugendwart berufen. Er wird Ansprechpartner für Jugendliche, junge Erwachsene und macht Werbung mit neuen Medien (Instagram, Facebook).

Der AMVC will sich stärker um die große Zahl von Adler Fahrradbesitzern kümmern.

Dazu wird am 31. Juli im Hof der Adlerwerke Frankfurt ein Adler Fahrrad Treffen veranstaltet.

Außerdem ist geplant, Jugendlichen Adler Fahrräder zur Restaurierung zur Verfügung zu stellen und sie damit für den Club zu interessieren. Interessierte Jugendliche sollten sich bei Youssuf Kiani melden.

Durch die Pandemie sind das Jahrestreffen 2020 und die Mitgliederversammlung 2020 ausgefallen. Die geplante Verschiebung auf 27.-30. Mai 2021 ist nicht durchführbar und für den Herbst 2021 war seitens des Hotels in Sayda

kein Termin frei. Der Vorstand hat daher entschieden, das 47. Jahrestreffen am 15.-17. Oktober in Wiehl und das 48. Jahrestreffen vom 17.-19. Juni in Sayda durchzuführen, damit die umfangreiche Vorplanung durch den Fahrtleiter Thomas Seifert für Sayda nicht umsonst war.

Die nächste Mitgliederversammlung ist für den 15. Oktober 2021 in Wiehl geplant.

Der Gesetzgeber erlaubt Vereinen die Amtszeiten der Vorstandsmitglieder zu verlängern. Dadurch wird bei der kommenden Vorstandswahl in der Mitgliederversammlung am 15. Oktober 2021 der gesamte Vorstand neu gewählt. Wegen der großen Bedeutung bittet der AMVC Vorstand um eine große Wahlbeteiligung. Dies ist auch möglich durch eine Stimmenvollmacht! Anbei die Einladung als Beilage.

Der Vorstand bittet eindringlich um Vorschläge für Kandidaten!! Insbesondere wird ein Kandidat für den 1. Vorsitz gesucht. Manfred Schleißing würde gerne nach 10 Jahren im Amt der jüngeren Generation den Vortritt lassen.

Sehr wichtig ist auch die Wahl eines neuen Redakteurs. Alexander Bank hatte sich beworben und kommissarisch bereits seine Tätigkeit erfolgreich aufgenommen, aber ist leider seit Monaten krank. Wir hoffen wie er auf baldige Genesung, aber im Moment könnte die Redaktion Hilfe gebrauchen!

Vorschläge von Bewerbern für Vorstandsämter, Anträge, Verbesserungsvorschläge, aber auch Kritik, wird jederzeit gerne schriftlich angenommen!

Mitglieder können die Protokolle der Vorstandssitzungen anfordern und sind auch gerne als Gäste bei Vorstandssitzungen willkommen!

Die nächste Vorstandssitzung findet im April oder Mai statt.

47. ADLER-AMVC Jahrestreffen in Wiehl 15.–17. Oktober 2021



Liebe AMVC Kameraden und ADLER-Freunde,

Das Oberbergische Land im Herzen Nordrhein-Westfalens war schon 2010 und 2014 für viele ADLER eine Reise wert!

Was liegt also näher, als das 47. ADLER-AMVC Jahrestreffen 2021 wieder hier zu veranstalten.

Ihr seid herzlich eingeladen, mit ADLER-Fahrzeugen am Samstag eine Ausfahrt durch Wälder, durch idyllische Fachwerkdörfer, entlang kleiner verträumter Flüsse, vorbei an schönen Talsperren und auf Höhenstraßen mit wunderbarer Aussicht zu genießen.

Start und Ziel ist die Stadt Wiehl, nur 50 km östlich von Köln. www.wiehl.de

Es gibt viele gastfreundliche Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen: <http://www.wiehl.de/tourismus/zu-gast/unterkunftsverzeichnis/>

Unser Treffpunkt ist das Hotel zur Post in Wiehl, (www.hzpw.de Email info@hzpw.de) wo man gut und preiswert übernachten und essen kann.

Für Teilnehmer des ADLER-Jahrestreffens gibt es Sonderpreise: Das Doppelzimmer kostet ab 105,- Euro, das Einzelzimmer ab 75 Euro pro Nacht.

Am Freitagabend setzen wir uns nach der Jahreshauptversammlung gemütlich zum ADLER-Freundschaftsabend im Hotel zur Post zusammen. Eine gute Gelegenheit, alte und neue Freunde wiederzutreffen.

Der Samstag beginnt mit einer Ausfahrt durch den Oberbergischen Kreis. Es erwartet Euch



eine stressfreie touristische Fahrt ohne Sonderprüfungen. Jeder hat Zeit für eine Pause, wann er will. Unser Motto: Genuss statt Stress!

Nach 45 km treffen wir an einem besonderen Attraktionspunkt ein. Eine Besichtigung und eine leckere Mittagsrast erwarten uns. So gestärkt brechen wir auf zur 2. Ausfahrt über 50 km. Am Ziel in Wiehl bleibt noch Zeit, die Füße und Augen auszuruhen, bevor wir uns alle zum Festabend im Hotel zur Post zusammenfinden. Nach einem kulinarischen Buffet und der Preisverteilung sind dem Abend keine Zeitgrenzen gesetzt!!

Ausgeruht starten wir am Sonntagmorgen nochmals zu einer kleinen Ausfahrt mit Ziel Schloss Homburg. Mit Übergabe der Teilnehmer-Plaketten verabschieden wir uns dort bis zum nächsten Treffen.

Teilnahme und Anmeldung:

Teilnehmen kann jeder mit ADLER-Fahrzeug. ADLER-Freunde und Gäste mit Fremd-Fahrzeugen bis Baujahr 1960 sind uns auch willkommen. Aus organisatorischen Gründen ist die Zahl der teilnehmenden Fahrzeuge jedoch auf 70 begrenzt. Weiteres regelt die Ausschreibung!

Der AMVC freut sich über eine rege Teilnahme!

Anmeldung ab sofort mit dem Anmeldeformular!

Nennungsschluss ist der 20. August 2021.

Noch Fragen?

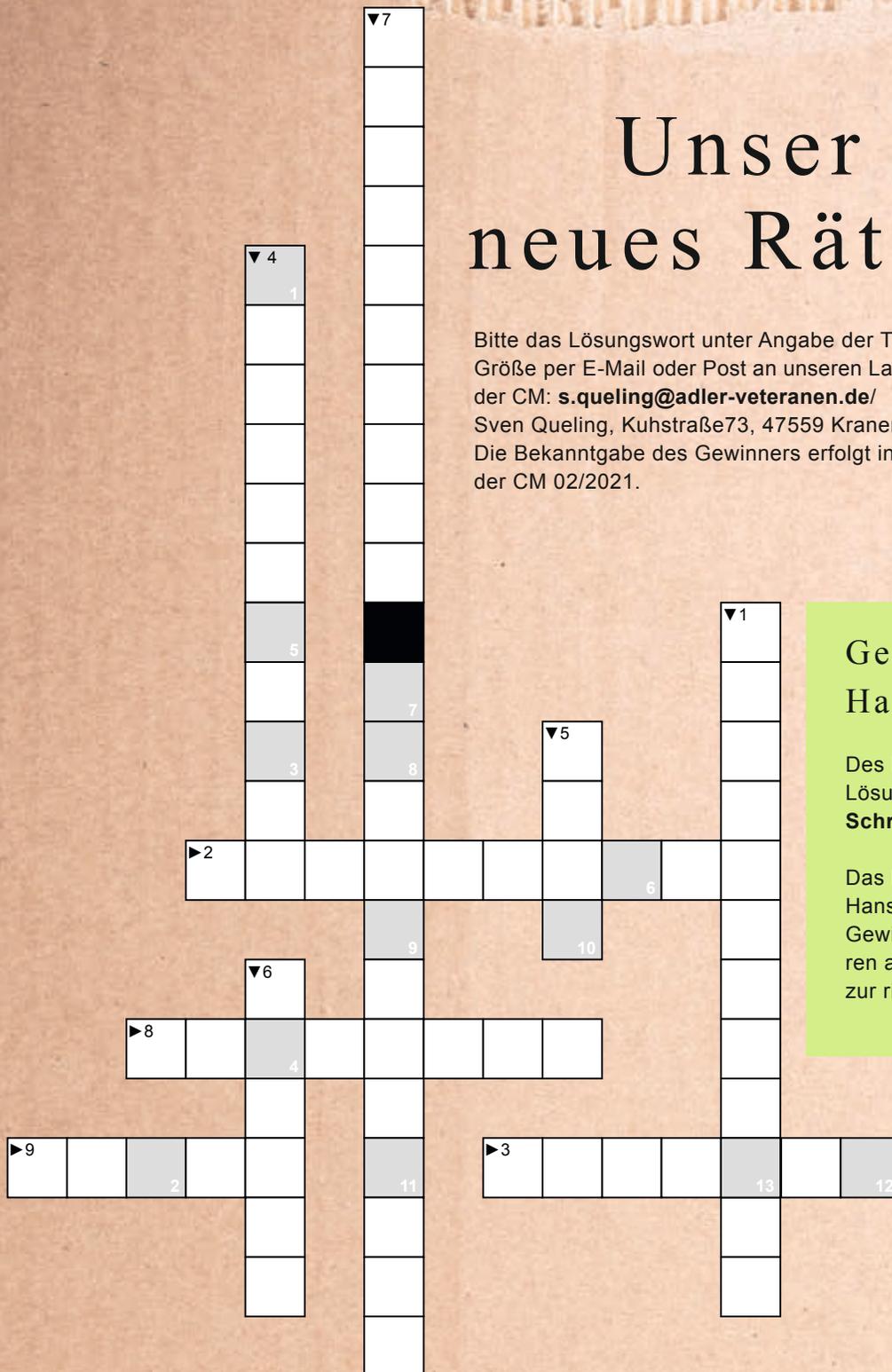
Ihr könnt mich jederzeit anrufen 0171-7363408 oder schreibt mir eine E-Mail: m.schleissing@adler-veteranen.de

Herzliche ADLER-Grüße
Manfred Schleißing



Unser neues Rätsel

Bitte das Lösungswort unter Angabe der T-Shirt-Größe per E-Mail oder Post an unseren Layouter der CM: s.queling@adler-veteranen.de/
Sven Queling, Kuhstraße73, 47559 Kranenburg
Die Bekanntgabe des Gewinners erfolgt in der CM 02/2021.



Gewinner:
Hans Ehrlich

Des Rätsels (CM 4/20)
Lösung:
Schraubgespräch

Das Los bestimmte
Hans Ehrlich zum
Gewinner. Wir gratulieren
auch allen anderen
zur richtigen Lösung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

1. Wie wird die Hinterradnabe bei der MF1 auch genannt?
2. Wie nennt man das Rundinstrument das unter anderem die Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigt?
3. Wie heißt der neue Vorsitzende im Adler-Club der Niederlande mit Nachname?
4. Womit misst Jörg Zborowska den Durchmesser seiner Tachowelle?
5. Wie viele Automobile gab es 1914 in Windhuk?
6. Was sah Henning Holst beim Jahrestreffen ACN überall blinken?
7. Was lässt sich an den Motorrädern dank Umrüstung einfach austauschen?
8. Wie ist die Farbe der Damenfahrräder im Fahrradmuseum?
9. Wie viele Fenster hatte der Adler von Gregor Schulz Urgroßvater?
10. Welches Öl sollte in alten Adlernmotoren verwendet werden um Motorschäden zu vermeiden?

Mitgliederbewegung 1/2021

Herzlich willkommen an alle neuen Adler-Clubmitglieder.

Eintritte

Max Blumentrath
Blücherstraße 18
D-50733 Köln
Tel: +49 163 6305834
E-Mail:
max.blument@gmail.com

Kooperatives Mitglied
Rein van der Mast
Prunuslaan 35
NL-3319HS Dordrecht
Tel.: +31 786161321
E-Mail: r.v.d.mast@
adler-veteranen.de

Wolfgang Lueger
Scheibsgarten 34
A-8661 St. Barbara
Tel: +43 3858 2811
Mobil: +43 676 6807099
E-Mail: wolfgang.lueger@
gmx.net

Wim P. H. Sijbers
Hoofdstraat 31
NL-5864 Bc Meerlo
Mobil: +31 616893628
E-Mail: wimwilsijbers@
ziggo.nl

Frank Pfefferkorn
Hauptstr. 90a
D-09328 Lunzenau
Tel.: +49 37383 61570
E-Mail: f.pfefferkorn@web.de

Hans Schrimpf
Bahnhofstr. 1
D-55234 Monzernheim
Tel: +49 6244 57248
E-Mail: hans-gisela.schrimpf@
t-online.de

Sebastian Schimmel
Schutzbacher Weg 18
D-35321 Laubach
Mobil: +49 151 55522698
E-Mail: sebastian@
schimmel-laubach.de

Erik Fleischer
Ziegeleistr. 5
D-02692 Ebendörfel
Mobil: +49 157 86274596
E-Mail: erik-fleischer@gmx.de

Jörg Vogel
Lohma 47
D-04618 Langenleuba-Niederhain
Tel.: +49 34497 80553
Mobil: +49 172 6694141
E-Mail: dbs-vogel@t-online.de

Änderungen

Gert Stürzebecher,
Neue Adresse:
Gneisenaustraße 52a,
10961 Berlin

Heinz Wimmer,
Neue E-Mail: wimmer.adler@web.de,
Neue Tel.: +49 2472 856733,
Neue Mobil: +49 176 70459338

Achim Sperber,
Neue Adresse (Seit 2 Jahren):
Kirchwerder Elbdeich 153
21037 Hamburg

Sven Queling
Neue Adresse:
Kuhstraße 73
47559 Kranenburg

Austritte

Karl Günter Hein *aus Asbach*
Dieter Heller *aus Frankfurt*
Valery Patrakov *aus Archangelsk*
Thomas Fischer *aus Erding*

Verstorben

Edgar Pfau aus Hamburg
Johannes Gorisch
Jürgen Bähring

Stand 01.03.2021

Edgar Pfau

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass am 29. Dezember 2020 unser Mitglied Edgar Pfau aus Hamburg verstorben ist. Er war über 38 Jahre lang Mitglied im Club.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Johannes Gorisch

Von seinem Sohn erhielten wir die traurige Nachricht, dass sein Vater Johannes Gorisch aus Glaubitz im Dezember verstorben ist. Er war über 14 Jahre lang Mitglied im Club und wurde 84 Jahre alt.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Jürgen Bähring

Von Heinz Runge haben wir erfahren, dass Jürgen Bähring am 2. Dezember verstorben ist.

Seinen 80. Geburtstag, der noch im Dezember gewesen wäre, hat er leider nicht mehr erlebt

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

WILLY'S "Probleme" und deren Ursachen

- **Problem 1:** Bei einem frisch restaurierten TJ 1E Getriebe sprang der 4. Gang raus.
- **Ursache:** Am Schaltdom wurde der Deckel mit einer neuen, aber leider 4 mm zu langen Schraube montiert. Dadurch konnte die Schaltgabel den 4. Gang nicht ganz einlegen.



- **Problem 2:** Ein Adler mit 12V Elektrik blieb nach jeweils 4-5 km stehen.
- **Ursache:** Versehentlich war eine 6V Zündspule montiert, die zu heiß wurde.



- **Problem 3:** Ein Trumpf AV mit 1,7L Motor zeigte wenig Leistung und lief sehr unrund.
- **Ursache:** Der Motor lief nur mit 3 Zylindern, weil der Vorbesitzer nach einem Pleuellagerschaden ein Pleuel mit Kolben entfernt hatte.



- **Problem 4:** Ein Adler Favorit kochte immer nach 10 Minuten.
- **Ursache:** Das Impellerrad der Wasserpumpe war falsch montiert, sodass die Wasserpumpe das Wasser entgegen dem Wasserkreislauf pumpte.



Wechsel an der ACN-Spitze

Wim Sijbers ist neuer Vorsitzender des Adler-Club der Niederlande (ACN). Er wurde bei der Jahreshauptversammlung im September 2020 zum Nachfolger von Rein van der Mast gewählt. Bis ein Nachfolger gefunden worden ist, bleibt Rein van der Mast Schriftführer. Unabhängig davon fungiert er weiterhin als Verbindungsmann zwischen dem ACN und dem AMVC.

Wim Sijbers rechts im Bild zusammen mit Manfred Schleißing.





Kienzle
Temporometer

Das Tempometer

von Alexander Bank

Immer wieder erreichen den Club und seine Experten Anfragen zum Thema Adler – und sehr oft ist die passende Antwort schnell gefunden: Wunderbar, wie gut das bei uns läuft! Hier kommt ein Beispiel...

Am Anfang stand diese Anfrage: „Liebes Adler Team, von einem ausländischen Freund wurde uns das anliegende Foto eines Tempometers zugesandt mit der Frage, um was für ein Teil es sich hier handelt und wie es funktioniert. Das Instrument befindet sich in einem Adler Trumpf Junior Sport aus dem Jahre 1935. Können Sie das Rätsel um dieses wohl seltene Teil lösen? Eine Anfrage bei der Zeitschrift Motor Klassik hat bisher leider zu keinem Ergebnis geführt. Für Ihre Mühe bedanken wir uns im Voraus und verbleiben mit freundlichen Grüßen, Eva Steinbeck-Jakobs und Hermann Jakobs“

Unser Vorsitzender Manfred Schleißing hatte die Antwort parat:

„Ja, ich kenne das Tempometer und ich kenne auch diesen Adler Trumpf Junior Sport. Dieses Auto habe ich in den Jahren 2013 bis 2015 restauriert und Anfang Februar 2016 auf der Bremen Motor Classic ausgestellt. Anschließend wurde er in die USA verkauft. In den 1930er Jahren waren Zuverlässigkeits-Fernfahrten sehr beliebt, bei denen ein bestimmter Geschwindigkeits-Durchschnitt gefahren werden musste. Ein Herr Uher entwickelte dazu eine Apparatur, die von der Firma Kienzle gebaut und vertrieben wurde. Das Kienzle Tempometer war somit der Vorläufer des Tripmaster, der bis heute im Rallyesport verwendet wird.“

Es ist fast unmöglich noch Teile für ein Tempometer zu finden, um es in einen funktionierenden Zustand zu restaurieren. Die kleinen Getriebe wurden damals aus Zinkdruckguss hergestellt, der sich durch Zinkpest zersetzt.



Fast alle mir bekannten Geräte sind daher defekt oder unvollständig. Daher blieb auch mir nur die Möglichkeit, den Tempometer optisch herzustellen.

Vorhanden war bei dem weißen Trumpf Junior Sport damals nur das große Zeit-Weg-Instrument. Der kleine Durchschnitts-Geschwindigkeitsmesser „Tempometer“ fehlte. Ich habe ihn durch ein Thermometer ersetzt und dessen Zifferblatt wie ein Tempometer mit 40-120 bedrucken lassen.

So entsteht beim Fahren zumindest der Eindruck, man würde eine „Durchschnittsgeschwindigkeit“ fahren – denn in Wirklichkeit ist es die Wassertemperatur! Nach dem weißen Trumpf Junior Sport habe ich einen blauen Wagen restauriert und den Tempometer ebenfalls so optisch restauriert. Der blaue Trumpf Junior Sport gehört unserem Ehrenmitglied Henning Holst und zeigt sich auf unseren Treffen.

Tempometer waren auch bei Adler Fahrzeugen sehr beliebt, deshalb bei Bestellung ab Werk bei allen Fahrzeugen als Zusatzinstrument verfügbar.



Mercedes Benz 1,7 und 2 Liter



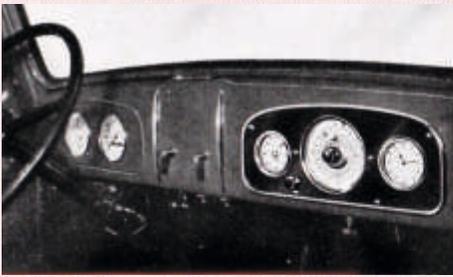


Tempometer System Uher

das begehrte Instrument jedes modernen Wagens!

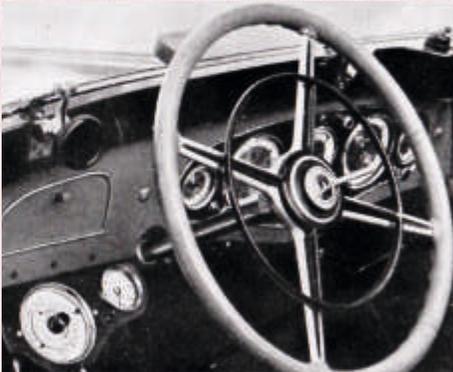


Adler Trumpf Junior



Opel 2 und 1,3 Liter

Mercedes Benz 5 Liter



Das „Tempometer“ ist ein Durchschnittsgeschwindigkeitsmesser mit laufender Anzeige des gefahrenen Durchschnittes und sichtbarer Angabe von Zeit und Weg. Das Instrument gibt alle fahrtechnisch wichtigen Angaben ohne jede Umrechnung, jederzeit direkt ablesbar. Es ist verblüffend vielseitig in seiner Anwendung, äußerst zweckmäßig und dazu sehr formschön und preiswert, so daß es sich in kurzer Zeit bereits begeisterte Freunde erworben hat. Wer mit dem Tempometer fährt, hat mehr von seinem Wagen!

Das Tempometer zeigt Ihnen:

... welchen Durchschnitt Sie auf Ihrer gesamten Fahrt oder einer Teilstrecke erzielten ...

... welchen Durchschnitt Sie fahren müssen, um die geplante Strecke in der gewünschten Zeit zurückzulegen ...

... welche Zeit Sie brauchen für die geplante Strecke bei Einhaltung eines bestimmten Durchschnittes ...

... welche Strecke zu Ihrem Ziele Sie bereits zurückgelegt haben und wieviel Kilometer Sie noch zu fahren haben ...

... wie lange Sie schon fahren und wieviel Zeit zum Ziel Sie noch haben mit und ohne Aufenthalt ...

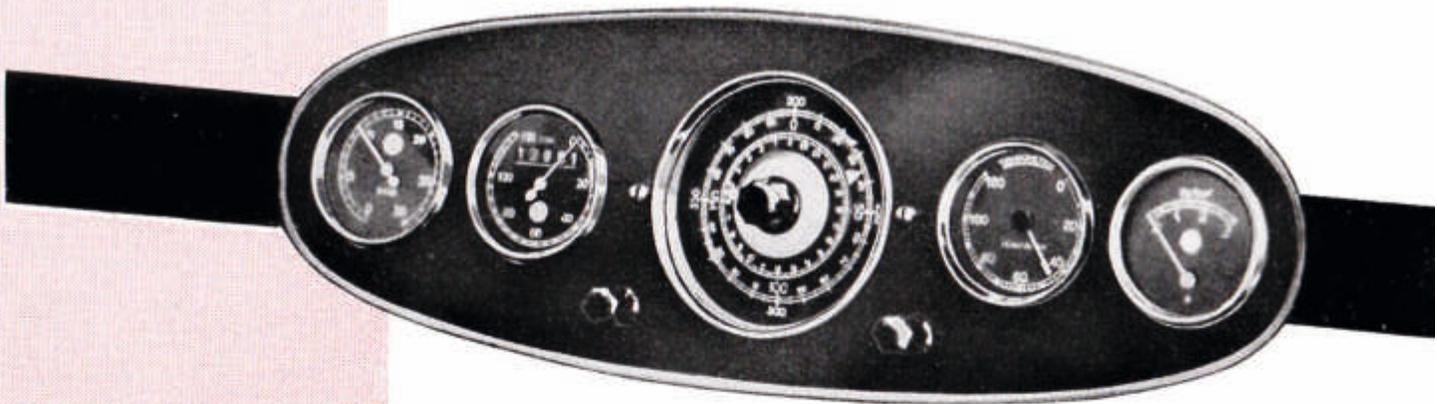
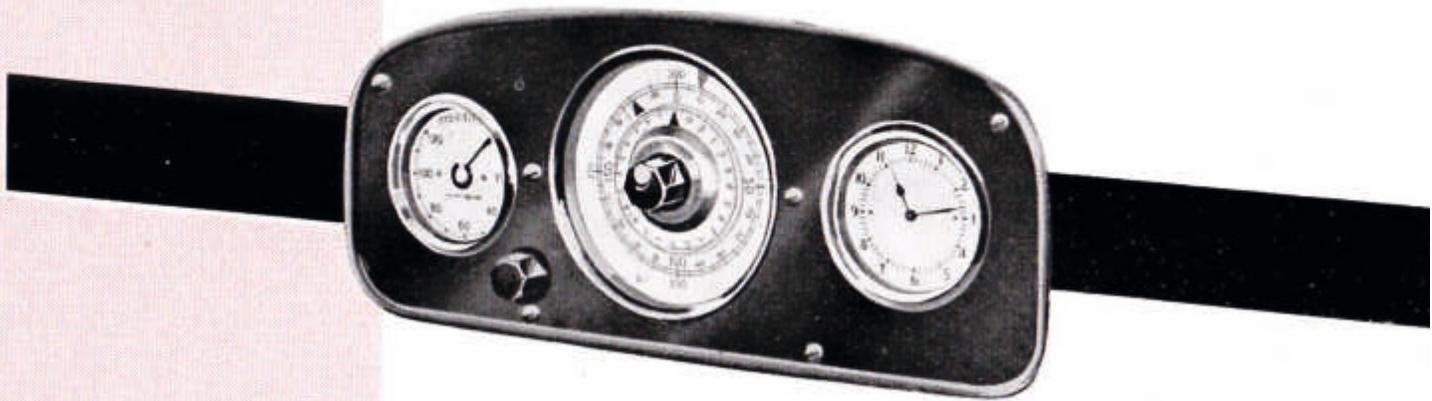
Wenn Sie alles dies, ohne jede Aufzeichnung jederzeit ablesbar vor Ihren Augen liegend, wissen wollen, dann wenden Sie sich an den besten Fahrerkameraden, an

Ihr Tempometer!



Tempometer-Einbauten

Das Tempometer ist fahrtechnisch außerordentlich wichtig, nach modernen Gesichtspunkten formschön durchgebildet und verdient daher einen bevorzugten Platz im Armaturenbrett. In der Mehrzahl der Wagen kann es entweder durch Austausch mit anderen Instrumenten, durch Einbau in vorhandene Nischen oder Handschuhkasten, oder sonst durch geschicktes Ausnützen des vorhandenen Platzes formschön eingebaut werden. Vielfach wird durch Einbau des Tempometers die Gesamtwirkung des Armaturenbrettes noch wesentlich gesteigert. Bei einzelnen Wagen ist jedoch die Verwendung eines Einbau- oder Anbaurahmens notwendig, die gleichfalls geliefert werden können und deren Bildwirkung nachstehend in einigen Beispielen wiedergegeben ist.



Hauptabmessungen:

Zeit-Weg-Instrument	∅ 107 mm; Tiefe 125 mm
Tempometer	∅ 60 mm; Tiefe 92 mm

Bericht 1 von 2. Dieser wird in der nächsten CM fortgesetzt.



Anwendungsmöglichkeiten:

Das Tempometer hat so außerordentlich vielseitige, oft direkt verblüffende Anwendungsmöglichkeiten, daß hier nur einige grundlegend erläutert werden können. Fast jeder Tempometerbesitzer findet, seinen Interessen entsprechend, weitere Anwendungsmöglichkeiten heraus und stellt auch damit die Erhöhung des Fahrtgenusses mit dem Tempometer fest.

Vor der Fahrt: Schon bei der Vorbereitung zur Fahrt gibt das Tempometer durch seine Anwendung als Rechenmaschine interessante Angaben. Die Berechnung des benötigten Durchschnittes für die zu fahrende Wegstrecke erfolgt in der Weise, daß der Weg-Zeiger auf die Entfernung des Zieles, z. B. 310 km, eingestellt wird. Dann dreht man den Zeit-Zeiger auf die zur Fahrt vorgesehene Zeit, z. B. 6 Stunden 20 Minuten, und liest dann am Tempometer direkt den benötigten Durchschnitt = 49 km ab.

Berechnung der erforderlichen Fahrzeit: Dazu stellt man den Weg-Zeiger, wie oben, auf das Ziel und dreht dann den Zeit-Zeiger so lange, bis am Tempometer der gewünschte Durchschnitt, z. B. 55 km, erscheint. Dann zeigt der Zeit-Zeiger die benötigte Zeit an!

Während der Fahrt gibt das Tempometer die bequemste Fahrkontrolle, die man sich denken kann, ohne jede lästige Berechnung und erlaubt endlich auch, mit dem Wagen „fahrplanmäßig“ zu fahren. Man weiß, geführt durch die Anzeige des Tempometers, daß man nunmehr pünktlich zur Minute am Ziele sein wird. Das Tempometer bringt beste Fahrteinteilung, erlaubt die Aufenthalte zu berücksichtigen und vermeidet unnötiges Überhetzen des Wagens. Dazu ist es ein optischer Fahrplan, wie er übersichtlicher und bequemer nicht sein könnte:

Man stellt den Ziel-Zeiger auf die Entfernung des nächsten Fahrzieles ein und kann nun während der Fahrt durch die Bewegung des Weg-Zeigers jederzeit mit einem Blick den zurückgelegten und den noch bevorstehenden Weg ersehen. Dieser angenehme Überblick über den Fahrtverlauf entlastet den Fahrer und erleichtert die richtige Fahrteinteilung. Der Weg-Zeiger kann selbstverständlich auch als Tageskilometerzähler, als Entfernungsmesser bei Überland- und auch bei Stadtfahrten, zur Bestimmung der Länge von Umleitungen und vielem anderem sehr vorteilhaft benützt werden.

Bei Aufenthalten: Die Aufenthalte können je nach Wunsch in die Fahrzeit eingerechnet werden oder nicht. Es genügt das einfache Abschalten des Uhrwerks während des Aufenthaltes, um die reine Fahrzeit (Nettofahrzeit) zu erhalten, oder das Weiterlaufenlassen des Uhrwerkes auch während der Fahrtunterbrechung, um die gesamte Fahrzeit (Bruttofahrzeit) zu bekommen.



Tachowellenreparatur

Über einen Adler der plötzlich 140 fuhr.

von Jörg Zborowska

Neulich bei einer herbstlichen Ausfahrt durch die rheinische Tiefebene, ließ ich mir und meinem Adler bei bestem Wetter den Wind um die Nase wehen. Es ging über ruhige Landstraßen, vorbei an kleinen Wäldchen, abgeernteten Getreidefeldern und den für diese Gegend typischen Zuckerrübenfeldern. Es war eine Pracht und ich genoss die Fahrt. Zwischendurch fiel mein Blick auf den Tacho meines 2 Liter, Wow... 140... mein erster Gedanke war: **Der Adler fliegt heute aber wieder super!**

Mit dem zweiten Gedanken kamen mir dann aber doch Zweifel. Ein Blick zur Seite und der mich überholende Rollerfahrer sagten mir hier stimmt irgend etwas nicht. Und richtig, eine genaue Analyse der Situation konnte nur zu dem Ergebnis führen, dass der Tacho respektive die Tachowelle defekt waren.

Im heimischen Adlerhorst angekommen wurde das natürlich sofort genauer untersucht. Und siehe da, die Tachowelle war unmittelbar am Getriebe abgerissen. Was nun? Um sich ein genaues

Lagebild zu verschaffen, habe ich die Welle erst einmal ausgebaut und begutachtet. Beim herausziehen der Welle aus der Ummantelung zeigte sich schon das Problem. Es war ein deutlicher Widerstand zu spüren, zudem war die



Schadensbild nach Ausbau der Tachowelle: Mitnehmer abgerissen





Welle mit ranzigem Öl verklebt. Nun war der Schadensablauf klar. Durch den erhöhten Reibungswiderstand in der Wellenummantelung versagte die Welle an der Stelle des größten anfallenden Drehmomentes. Und das ist typischerweise am Getriebeausgang.

So wie sich der Schaden darstellte, schien mir eine Reparatur möglich zu sein. Ich ging daher wie folgt vor. Zunächst wurden alle Teile mit Benzin gereinigt. Dann prüfte ich, ob die nun saubere Welle leichtgängig in der Wellenummantelung lief, denn nur dann konnte eine Reparatur erfolgreich sein. Dies war der Fall und somit die Welle wohl zu retten. Nun wurde die Wellenummantelung mit einem Dremel, zur Not geht auch eine Flex mit einer 1mm Trennscheibe, einige Zentimeter gekürzt (Schutzbrille nicht vergessen).



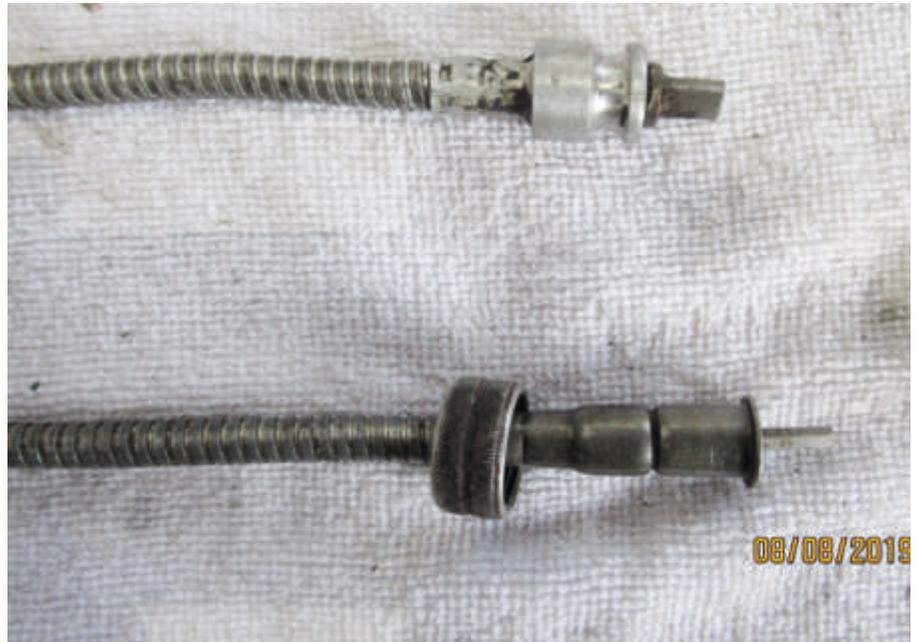
Mit einer Schieblehre habe ich den Durchmesser der Welle gemessen. Bei mir waren es 3 Millimeter. Danach wurde ein passender Bohrer gewählt um die Reste der Welle aus dem getrie-

beseitigen Mitnehmer auszubohren. Um ein Abrutschen des Bohrers zu verhindern, kann es unter Umständen erforderlich sein den Welleneingang am Mitnehmer glatt abzuschleifen und ganz leicht anzukörnern. Aber bitte wirklich nur ganz leicht, da sonst die Tülle platzt und die gesamte Reparatur dadurch scheitern wird.

Hat man die Wellenreste entfernt, gilt es noch die Reste der Wellenummantelung aus der Arretierungshülse mittels Spitzzange zu entfernen. Falls nötig kann man durch die leere Hülse noch einmal vorsichtig mit einem geeigneten Bohrer durchgehen um eine saubere Aufnahme der gekürzten Wellenummantelung sicherzustellen. Nun begann der etwas heikle Teil der Montage, wir werden gleich sehen warum. Zuerst habe ich aber die getriebeseitige Arretierungshülse auf die Wellenummantelung gedreht. Dabei ist auf zwei Dinge zu achten, zum einen, dass die Rändelmutter für die tachoseitige Befestigung nicht vergessen wird, zum andern muss die Drehrichtung beim Aufdrehen der Arretierungshülse mit der Wendelung der Wellenummantelung gleichgerichtet sein. Sonst lässt sich die Hülse nicht aufdrehen. Ist die Klemmung der Hülse auf der Wellenummantelung zu locker, kann man die Hülse vorsichtig mit einer Wasserpumpenzange oder im Schraubstock etwas nachquetschen. Lässt sich die Arretierungshülse nicht mehr von der Wellenummantelung abziehen, ist dieser Teil der Arbeiten abgeschlossen. Nun kommt der versprochene heikle Teil. Im Betriebszustand der Tachowelle läuft der Mitnehmer in der Arretierungshülse, das



heißt die Verbindungsstelle Welle-Mitnehmer ist von außen nicht zugänglich. Um nicht nach dem Verfahren „zweimal abgeschnitten und immer noch zu kurz“ zu verfahren, führt man die Welle in die Wellenummantelung ein und lässt die Welle überstehen. Nun legt man den Mitnehmer so neben die Arretierungshülse dass man abschätzen kann an welcher Stelle die Welle abgeschnitten werden muss. Dann markiert man mit einem Filzstift die Länge der Welle mit Mitnehmer, also die Gesamtlänge der Welle. Jetzt kann man die Welle wieder aus der Ummantelung herausziehen und den Mitnehmer an die Markierung anlegen. Nun hat man die Länge der Welle ohne Mitnehmer bestimmt. Bitte darauf achten dass die Welle noch in den Mitnehmer geschoben werden muss. Jetzt bloß nicht abschneiden! Zuerst die Welle wieder in die Ummantelung einführen, zwecks Reibungsverminderung habe ich dazu die Welle mit Teflonspray eingesprüht. Bitte kein Öl verwenden, da dieses wieder verharzt und letztlich mittelfristig zum gleichen Schadensbild führt. Nun befindet sich unsere Schnittmarkierung jedoch wieder innerhalb der Arretierungshülse und ist nicht zugänglich. Da die Welle aber aus einem aufgedrehten Draht, ähnlich einer Feder, besteht, lässt sie sich wie diese in engem Rahmen strecken. Ich habe also die Wellenummantelung vorsichtig in einen Schraubstock eingespannt und mit einer Zange die Welle bis ca. 3 cm über die Schnittmarkierung aus der Ummantelung herausgezogen. Nun



kann man mit einer Gripzange die Welle klemmen und so verhindern dass die Welle sich wieder in die Ummantelung zurückzieht. Jetzt ist der heikle Teil beendet. Mit einem Dremel wird die Welle ca. 5mm hinter der Schnittmarkierung abgetrennt. D.h. Die Welle muss 5mm länger werden wie gemessen. Diesen Platz braucht die Welle später um reibungslos zu arbeiten. Jetzt habe ich die Mitnehmerhülse und die Welle mit etwas Flussmittel bestrichen und den Mitnehmer weich angelötet. Darauf achten, dass die Welle nicht ausglüht! Also vorsichtig mit der Flamme!

Nun kann man die Gripzange lösen und der Mitnehmer sollte sich mit der sich verkürzenden Welle in die Arretierungshülse zurückziehen. Hat man alles ordnungsgemäß erledigt, dreht sich die Welle jetzt leichtgängig in der Wellenummantelung. Zudem sollte die Welle 5mm Spiel nach rechts oder links haben. Wenn dem so ist, kann die Tachowelle wieder eingebaut werden.

Bei mir hat soweit alles geklappt. Nur einen Nachteil musste ich feststellen, seit der Reparatur läuft mein Adler keine 140 mehr...

Sich selbst treu bleiben ...
Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort sind ein Konstruktionsprinzip. Bis zu 2 Liter Zylinderinhalt löste es ADLER erfolgreich durch Frontantrieb. Bei größeren Wagen aber wird Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort besonders gehoben durch Verminderung des Luftwiderstandes. - So baute ADLER wieder als Pionier einer neuen Entwicklung den 2,5 Liter 6 Zylinder als Stromformwagen. Und blieb so seinem Prinzip treu.

1LTR
2LTR
2,5LTR

ADLER

ADLERWERKE VORM. HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT • FRANKFURT A. M.

Plaketten-Archiv



Kontakt Clubshop

Magdalena Schleißing
 Weiherstraße 3, 51645 Gummersbach
 Tel.: +49 178 5345881
 E-Mail: magdalena-schleissing@adler-veteranen.de

Bankverbindung

IBAN: DE09 5004 0000 0718 1811 00

Preis/Plakette & Lieferung

Preis pro Plakette 18,- Euro inkl. Versand
 gegen Vorkasse durch Überweisung



Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2019



Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2015



Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2016



46. Jahrestreffen 2019



Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2017



Clärenore Stinnes Erinnerungsfahrt 2018



24. Jahrestreffen 1997



25. Jahrestreffen 1998



26. Jahrestreffen 1999



30. Jahrestreffen 2003



31. Jahrestreffen 2004



32. Jahrestreffen 2005



33. Jahrestreffen 2006



38. Jahrestreffen 2011



39. Jahrestreffen 2012



41. Jahrestreffen 2014



42. Jahrestreffen 2015



43. Jahrestreffen 2016



44. Jahrestreffen 2017



45. Jahrestreffen 2018



Regionaltreffen Niedersachsen 2018



Eineinhalb-Meter-Treffen

Runde Sache: ACN traf sich mit viel Abstand

Von Rein van der Mast

Corona hin, Corona her – der ACN feierte trotzdem! Schließlich wurde der Adler Club Nederland 2000 gegründet. Und auch wenn die große Jubiläumsveranstaltung auf das kommende Jahr verschoben wurde, ließen die Nachbarn es sich nicht nehmen, schon einmal „vorzufeiern“ und die Jahreshauptversammlung abzuhalten. Grund zum Feiern gab es auch abseits des runden Geburtstages: Die Zahl der Adler-Pkws in Holland ist um satte 20 Prozent gestiegen!

Unser Clubfreund Aart 't Lam und seine Frau stellten uns ihre Betriebshalle zur Verfügung, wo wir mit vorgeschriebener Distanz viel Platz für die Jahreshauptversammlung und das gemütliche Beisammensein hatten. Etwa 20 der rund 50 Clubmitglieder waren anwesend. Die weiteste Anreise hatte Henning Holst aus Norddeutschland (siehe gesonderter Bericht). Nach 20 Jahren nahm ich meinen Abschied als Vorsitzender. Vorher jedoch überreichte ich als letzte Amtshandlung einige silberne und goldene Abzeichen für außerordentliche Verdienste um den Club. Dann überreichte ich den Präsidentenhammer an Wim Sijbers.

Nach dem festlichen Essen starteten wir eine nette Ausfahrt. Dabei legten wir Wert darauf, die Leichtmotorräder gemeinsam mit den Autos starten zu

lassen – die anderen Motorräder gingen dann mit Distanz und einer Viertelstunde Verzögerung auf die Strecke.

Unterwegs machten wir Pause beim Adler-Museum von Aart 't Lam, das sich derzeit im Aufbau befindet. In der ehemaligen Autowerkstatt ist schon seine Mercedes-Nachkriegssammlung untergebracht. Inzwischen hat er sie um eine breite Palette an Motorrädern ergänzt, jetzt folgen die Autos. Mit zwei Adler-Pkws ist der Bestand an Adler-Autos in Holland gleich um erfreuliche 20 Prozent gewachsen!

Nach Ende der Ausfahrt genossen wir bei herrlichem Wetter ein Abschiedsgetränk. Dank der tollen Organisation und dem strengen Einhalten der Corona-Regeln fühlten wir uns zu jedem Zeitpunkt sicher und genossen einen fröhlichen entspannten Tag. Trotzdem blieb der Wunsch: Das nächste Mal dann bitte ohne Corona...!

Das Jubiläumstreffen des Adler Club Nederland (ACN) findet von 3. bis 5. September 2021 statt. Weitere Infos dazu folgen in den kommenden Ausgaben der Clubmitteilungen!





Henning Holst nahm an der Jahreshauptversammlung und der Ausfahrt teil. Er beschreibt seine – überaus positiven – Eindrücke in den folgenden Zeilen:

„Das Wetter war wunderbar, Sonnenschein und Störche auf dem nahen Kirchturm, dann begann eine flotte Ausfahrt. Vorweg die Motorräder, dann die Autos, ich mit meinem langsamen MF musste ordentlich aufziehen, um mit den Wagen mitzuhalten. Schmale, sehr gut unterhaltene Straßen, immer wieder „Drempel“, also Verkehrsschwellen zum Entschleunigen, viele Gräben, Kanäle, Brücken und Dämme. Das ganze Land liegt nur einen halben Meter über dem Grundwasserspiegel, man sieht das Wasser überall blin-

ken. Ziel der Ausfahrt war das zweite, größere Betriebsgebäude von Aart, in Leerbroek, ein heller großer und bestens eingerichteter Neubau. Dort konnten wir seine umfangreiche Adler-Sammlung bestaunen und mit Abstand „Frisdranken“ einnehmen. Dort standen auch die neu erworbenen Autos: ein Adler Cabrio Typ 10 und ein Adler Cabrio 2 EV. Dank der Hebebühne konnte man die Autos „von allen Seiten“ begutachten. Sie gesellten sich zu einem Trumpf Junior, der sich nun nicht mehr allein langweilen muss. Die Reihe der Motorräder langweilt sich schon lange nicht mehr, denn alle Typen einschließlich der letzten Mopeds mit Sachsmotor sind vertreten. Da haben sie sich genug zu erzählen. Kurt Grasmann hätte seine Freude daran gehabt!“



Leserbriefe



Das Auto der Eltern

Ein Bildbeitrag von Eberhard Haller aus Maintal. „Zu den Adler-Clubmitteilungen möchte ich zwei Bilder beisteuern. Als ich vor einigen Tagen mit meinem Adler Trumpf Junior unterwegs war, sprach mich eine attraktive ältere Dame an und sagt, dass ihre Eltern auch so ein Auto besaßen. Gleichzeitig versprach sie mir von vorhandenen Fotos Kopien für die Adler-Clubmitteilungen zu erstellen. Auf den Fotos, die ca. 1948 im Rheinland entstanden sind, sieht man die heute erwachsene Dame mit ihrem älteren Bruder und ihren Eltern. Über den Verbleib des 1937 Trumpf-Junior Kabriolett-Limousine ist leider nichts bekannt.“



Auktion Schweden

Ein in Schweden angebotener Adler Trumpf Junior mit Karmann-Karosserie aus dem Jahr 1937 ist bei einer Auktion für 162.000 Schweden-Kronen versteigert worden – das sind umgerechnet gut 16.000 Euro.



Kurzmeldungen

Noch mehr Fäden...

So kann es gehen: In der CM3 berichteten wir im Artikel „Wollfäden auf der Autobahn“ über die „Stromlinien optimierten“ Adler-Fahrzeuge. Einige Wochen später durchsuchte unser Redakteur Alexander Bank ein Archiv – und stieß in der Ausgabe April 1939 der Zeitschrift „Motor Sport“ auf ein weiteres Foto von den Wollfäden-Versuchen der Firma Adler!



Frage an die Adler Trumpf AV 1935 mit 4-Fenster Karmann Kabrio Fahrer

Ein Trumpf AV 4-Fenster Karmann Kabrio ist sehr selten und das Verdeckgestell anders als das eines üblichen 2-Fenster Karmann Kabrio. Siehe Foto.

Auch Verdecke des Trumpf EV Kabrio passen nicht. Gesucht wird das fehlende Verdeckgestell zum Kauf oder als Muster. Alternativ Fotos und Maße eines solchen Verdeckgestells zwecks Nachbau. Anbei Fotos eines solchen Verdeckes, die Details zeigen, deren technische Funktion unklar ist. Herkunft und Besitzer der Fotos sind unbekannt.

Daten vom Auto:

Adler Trumpf 1,7 AV, Baujahr 1935

Fahrgestell Nr. 164863

Motor Nr. 78463

Karosserie Nr. 10488 Karmann

4-Fenster Cabriolet

Besitzer derartiger 4-Fenster Kabrios sollen sich in Verbindung setzen mit:

Alfred Funk, Gartenstraße 1, 79650 Schopfheim, Tel. +49 7622 7336



Garze Ecke
im Kreis ist
mir unklar
m.f.G.
Alfred Funk



Schräge Strebe im
Kreis mit Pfeil ge-
kennzeichnet was
hat die für eine
Funktion bitte
um oventuelle
Aufklärung



Aus eins mach zwei Teilbarer Kupplungszug für Motorräder M/MB 150 – 250

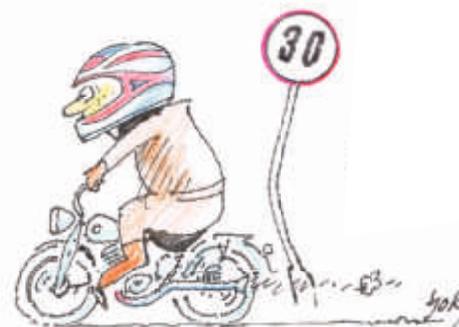
von Wolfgang Heupel

Zum Austausch des Kupplungszugs an den Motorrädern der Baureihen M/MB 150-250 muss der Getriebegehäusedeckel abgebaut werden. Wer das schon einmal gemacht hat weiß: Es ist eine ölige Angelegenheit, die vom Aufwand her ein Fall für die Werkstatt ist und sich unterwegs kaum bewerkstelligen lässt. Die Lösung ist ein teilbarer Kupplungszug!

Genau den gibt es vom Adler-Experten Willi Weyandt. Der Kupplungszug besteht aus einem unteren, ca. 160 mm langen Innenzug (Teil A) und einem oberen, ca. 790 mm langen Kupplungszug (Teil B). Zug A führt vom Ausrückhebel der Kupplung durch eine hohlgedrehte Feingewindeschraube M 12x1,50 aus dem Gehäusedeckel heraus. Zug B wird mit einer Verschraubung an Zug A angeschlossen und gelangt zum Kupplungshebel am Lenker. Die Trennstelle wird mit einem am oberen Ende konisch abgedrehten Rohrstück überdeckt, welches gleichzeitig die Abstützung des Zugmantels gegen die Feingewindeschraube im Gehäusedeckel übernimmt. Zusätzlich kann eine Gummimanschette übergeschoben werden, ähnlich der Originalausführung. Verschraubung und Abdeckungsrohr sind aus Messing gefertigt.

Verstellmöglichkeiten befinden sich an der Feingewindeschraube am Gehäusedeckel, an der Stellschraube am konischen Ende des Abdeckungsrohres und – nicht auf den Fotos zu sehen – an der Stellschraube am Kupplungshebel-Gelenkstück. Laut Willi ist die Nachrüstung mit Stellschrauben am Kupplungs- und sinnigerweise auch am Bremshebel erforderlich.

Damit lässt sich ein gerissener Kupplungszug (Teil B) ohne großen Aufwand austauschen, vorausgesetzt, man hat Ersatz dabei.





Motorfahrgastschiff WESTFALEN im Emden Außenhafen, 1951

1951 baute die Papenburger Werft Jos. L. Meyer zum Preis von 500 000 Mark für die A-G »Ems« das Fahrgastschiff Westfalen, womit die Gesellschaft erstmalig in ihrer Geschichte anstelle eines Dampfers ein Motorschiff im Verkehr zwischen Emden und der Nordsee-Insel Borkum einsetzte. Die WESTFALEN konnte 420 Passagiere an Bord nehmen, die ihre Pkw allerdings in Emden zurücklassen mussten: Die erste Autofähre kam 1968 in Fahrt.



Adler Trumpf EV 1,7 aus 1936



Wegen Überfüllung geschlossen

Flüssigkeiten im Adler: „Viel hilft viel“ ist verkehrt!

von Manfred Schleißing

Auf die Idee, zum Wassertransport einen undichten Eimer zu nehmen, kommt niemand.

Soviel Bier in ein Glas zu geben, dass es überläuft – das ist Verschwendung. Aber warum überfüllen dann viele ihren Adler?

Vielleicht verfahren viele nach dem Spruch: „Viel hilft viel!“ Jedenfalls sind die meisten Adler undicht, weil zu viel Wasser oder Öl aufgefüllt werden muss. Die Adlerwerke haben Füllmengen für alle Flüssigkeiten angegeben. Daran sollte man sich halten, denn sonst kann der Adler sie nicht halten und ist inkontinent. Das schadet der Umwelt und dem Geldbeutel.

Meist wird die Ursache für die Pfütze unterm Adler bei den Dichtungen gesucht. Bei den Flachdichtungen an zusammen geschraubten Bauteilen und Deckeln ist das mit einer neuen Dichtung aus Kork, Gummi, Papier oder Kunststoff – auch in flüssiger Form – leicht zu beheben.

Schwieriger ist es bei drehenden Teilen. Die Adlerwerke haben dafür drei Arten von Abdichtungen verwendet:

A. Filzringe

Filzdichtungen werden seit hunderten Jahren an Achsen eingesetzt.



Der Filz muss durch Kneten in Talg oder Paraffin für seine Aufgabe vorbereitet werden.

Ein einfacher Trick hilft dabei: Man steckt den Filzring in einen Plastikbeutel mit Vaseline oder Melkfett und knetet ihn, bis er alles aufgenommen hat.

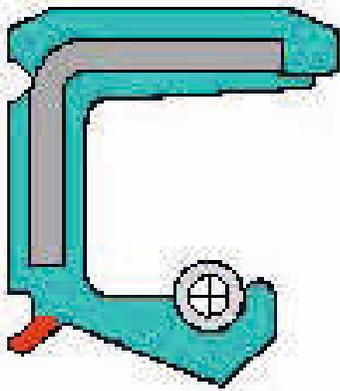
Filzringe dürfen nie trocken laufen, sonst verbrennen sie. Ein großer Nachteil ist, dass sie Schmutz und Staub aufnehmen und mit Schmirgelwirkung die Dichtflächen abnutzen. Gegen Druck von Flüssigkeiten sind sie machtlos.

B. Simmeringe

Mit Simmering ist natürlich nicht der 11. Wiener Stadtteil „Simmering“ gemeint, sondern ein Wellendichtring, benannt nach seinem Erfinder Walther Simmering, Kufstein. Er erfand 1929 einen Wellendichtring, bei dem eine Dichtlippe aus Leder in einem Metallring mit einer Ringfeder an eine drehende Welle gedrückt wird.

Heute verwendet man dafür Gummi oder Kunststoff (Viton).





Der Simmer-Wellendichtring wird seit Mitte der 1930er Jahre im Automobil- und Motorradbau verwendet und ersetzt nach und nach Filzringe und Rücklaufschnellen. Wichtig sind dabei die richtige Größe und die Einbaurichtung mit der offenen Seite zur Flüssigkeit.

Diese drückt die Dichtlippe zusätzlich an. Eine Staublippe hält den Schmutz von außen ab. Hat die Welle zuviel Spiel, fängt der Wellendichtring an zu pumpen.

Man kann dies mit dünnen Edelstahl-Buchsen (Speedy Sleeve), die über die Welle geschoben werden, reparieren und das alte Spaltmaß wieder herstellen.

C. Rücklaufschnellen



Das bezeichnet keine Schnecke im Rückwärtsgang!

Eine schraubenförmige Nut in der Welle fördert durch die Wellendrehung Flüssigkeiten. Das Prinzip der Archimedischen Schraube ist mehr als 2000 Jahre alt und wird noch heute angewendet und als Schneckenförderung bezeichnet.



Bei Motor- und Getriebewellen bezeichnet man die schraubenförmige Nut als Rücklaufschnelle. Sie verhindert, dass Öl an der Welle entlang ausläuft.

Voraussetzungen für ihre Funktion sind:

- Das Spaltmaß zwischen Welle und Lager sollte kleiner als 0,1 mm sein
- Die Welle muss drehen! Es ist also normal, dass bei stehender Welle, wenn der Wagen nicht waagrecht steht, Öl ausfließen kann.

Wird zuviel Öl in Motor und Getriebe eingefüllt und die vorgeschriebene Ölmenge überschritten, fließt das Öl auch bei waagrecht stehendem Wagen aus!!

Man kann in vielen Fällen die Rücklaufschnellen durch effektivere Simmeringe ersetzen, die auch im Stand funktionieren. Der Umbau lohnt bei einer Getriebeüberholung immer. Im unterem Bild sehen wir die abgeschliffene Rücklaufschnelle und das für Simmerringe ausgedrehte Rohr

Im Zweifel gilt: Bevor man Öl auffüllt, sollte man den Ölstand messen. Ist kein Ölmesstab vorhanden (z.B. an einem Hinterachsdifferential), sollte man das alte Öl ablassen und nur die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen.

Bei modernen Fahrzeugen ist sehr häufig eine Öleinfüllöffnung an Getriebe oder Differential vorgesehen, in die man Öl einfüllt, bis es anfängt dort herauszulaufen. Diese Einfüllöffnung ist also gleichzeitig Ölstandsprüföffnung. Heutige Mechaniker, die diese Praxis gewohnt sind, überfüllen daher bei Adler-Getrieben oder -Hinterachsen um bis zu 150%. Der Adler wirft den Überschuss im Stand raus. An der Hinterachse läuft das überschüssige Öl über die Bremsbeläge....

Fazit:

Sind die Dichtungen und Rücklaufschnellen in Ordnung und wird nicht zu viel Öl eingefüllt, sind selbst 90-jährige (Adler) nicht inkontinent!



Stärkungspaket für die Kupplung

für M/MB-Modelle 150-250

von Wolfgang Heupel

Wolfgang Heupel stellt ein Verfahren vor, dass unser Clubmitglied Willi Weyandt seit geraumer Zeit praktiziert und das Kupplungsverhalten der M/MB-Modelle 150-250 verbessert. Dabei wird das Rillenkugellager 16006 durch ein Axial-Nadellager AKX 4060 ersetzt.

Er schreibt dazu: „Serienmäßig drückt beim Betätigen der Kupplung die Ausrückmutter gegen den Außenring des Rillenkugellagers 16006, das mit seinem Innenring auf dem Kupplungsgehäuse sitzt. Dieses Lager mit den Abmessungen 30x55x9 mm wird dabei mit erheblichem Axialdruck belastet, wofür es eigentlich nicht geeignet ist. Diese Konstruktion ist damit ein Schwachpunkt der Kupplungsausrückung!

Eine Verbesserung mit der Folge ruhigeren Motorlaufs (Lagergeräusche von 16006) und praktisch unbegrenzter Haltbarkeit ist die Umrüstung auf Axial-Nadellager. Clubmitglied Willi Weyandt hat sich damit beschäftigt. Seine Lösung: Ein Axial-Nadelkranz AXK 4060-A von INA (Größe 40x60x3 mm) mit zwei Laufscheiben (oben und unten) 40x60x3,5 mm bzw. 40x60x1 mm. Gehalten wird das Ganze durch eine speziell gedrehte Bundbuchse mit Maßen von ca. 30x40x9,5 mm. Die Buchse wird mit Presssitz auf das Kupplungsgehäuse gedrückt, also an die Stelle, wo sonst das Lager 16006 sitzt. Sie muss sehr präzise gefertigt sein, da einerseits der Nadelkranz mit geringem Radialspiel geführt werden muss und andererseits zwischen dem Bund der Buchse und dem Lagerpaket in axialer Richtung ein minimales Spiel erforderlich ist. Der Presssitz darf sich natürlich auch nicht lösen!

Der Umbau hat sich laut Willi schon mehrfach in der Praxis bewährt. Wer Interesse hat, kann sich gern an ihn wenden: Telefon +49 2735 3870.“



Adler-Fahrer unter sich



Eingebaute Lebensgefahr

Von Helmut Görres

Eins vorneweg: Mac Gyver, Held der gleichnamigen US-Fernsehserie und Improvisationskünstler, wäre stolz auf den unbekanntenen Restaurator. Denn der bewies bei der Instandsetzung eines Trumpf Junior Qualitäten, die an seine Improvisationskünste erinnern – aber dem Adler-Liebhaber ebenso kalte Schauer über den Rücken jagen wie dem TÜV-Prüfer...

MacGyver ist der Held in einer amerikanischen Fernsehserie. Der gleichnamige Hauptdarsteller ist sehr erfinderisch. In Bedrängnis nutzt er alltägliche herumliegende Gegenstände (wie Papier, Seil, Draht oder ähnliches), um sich aus einer gefährlichen Situation zu helfen – und genau daran fühlt sich unser Mitglied Helmut Görres erinnert, als er einen Adler Trumpf Junior restaurierte.

Er schreibt: „Zum Kern dieser Sache: Vor ein paar Tagen kam ein Adler Trumpf Junior an. Der zuvor woanders teilerlegt wurde, um die Restarbeiten erledigen zu lassen. Dabei fiel mir auf, dass das Lenkrad nicht original und ‚neuzeitig‘ war. Ein passendes Adler-Lenkrad wurde besorgt und sollte angebaut werden. Beim Zerlegen gab es dann ein böses Erwachen. Denn die ‚Vor-Bearbeiter‘ des Lenkrades hatten an der Lenksäule eine Konstruktion gewählt, die jeden Adler-Besitzer und alle Freunde sicheren Fahrens erschauern lässt – und die höchstens in einer McGyver-Episode für Szenenapplaus gesorgt hätte. Denn frei nach dem Motto „Was nicht passt, wird passend gemacht“ war folgendes geschehen:

Es wurde ein Stück Blech um die Verzahnung gewickelt, das Lenkrad dann darauf gewürgt – und mit einer Mutter festgeklemmt.



Das falsche Lenkrad mit dem eingewürgten Blechstreifen.



Das Bild zeigt die dazu gehörige Verzahnung des originalen Adler Lenkrades.



So sieht die Verzahnung an der Adler Lenksäule aus.



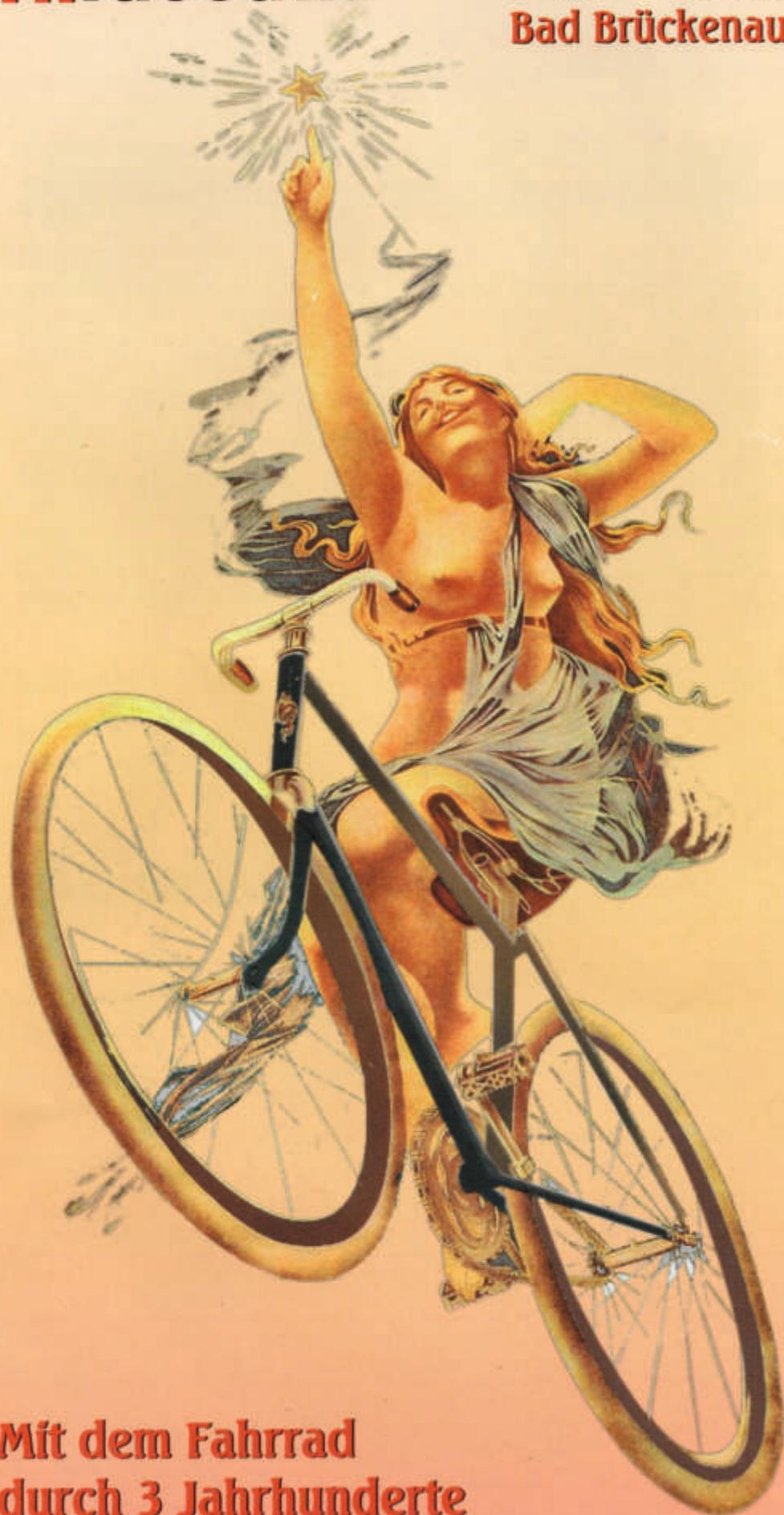
deutsches fahrrad museum



Adler-Räder von sportlich bis glänzend

Deutsches
Fahrradmuseum
in Bad Brückenau

Von Alexander Bank



Die Adler-Geschichte in Bad Brückenau beginnt mit einem Ungetüm und endet mit Luxus und Eleganz: Im deutschen Fahrradmuseum spielen die Räder aus Frankfurt eine gewichtige Rolle – vom Hochrad bis zum Chrom glänzenden Herrenrad mit Aluminiumfelgen.

Das Museum am Rande der Kurstadt Bad Brückenau in Unterfranken wirbt mit gut 230 Exponaten aus drei Jahrhunderten Fahrrad-Geschichte; Adler-Fahrräder sind dabei mit 11 Exponaten angesichts der unüberschaubaren Menge von Fahrradherstellern durchaus gut vertreten. Das Museum ist in einer



**Mit dem Fahrrad
durch 3 Jahrhunderte**



Jugendstilvilla am Rande der Stadt untergebracht, was einerseits durchaus reizvoll ist. Andererseits lässt es heutige Museumsliebhaber oder gar –macher zusammenzucken: Denn das bedeutet, dass die Exponate in vielen kleinen, verwinkelten Räumen untergebracht sind. Und viele Fahrräder in kleinen Räumen bedeutet zwangsläufig Enge, die in modernen Museen tunlichst vermieden wird, um dem Besucher einen „Rundumblick“ auf einzelne Exponate zu ermöglichen und entsprechende Erläuterungen geben zu können. Im Fahrradmuseum ist das anders: Die Räder sind vielfach nebeneinander und quer zur Laufrichtung aufgestellt, das

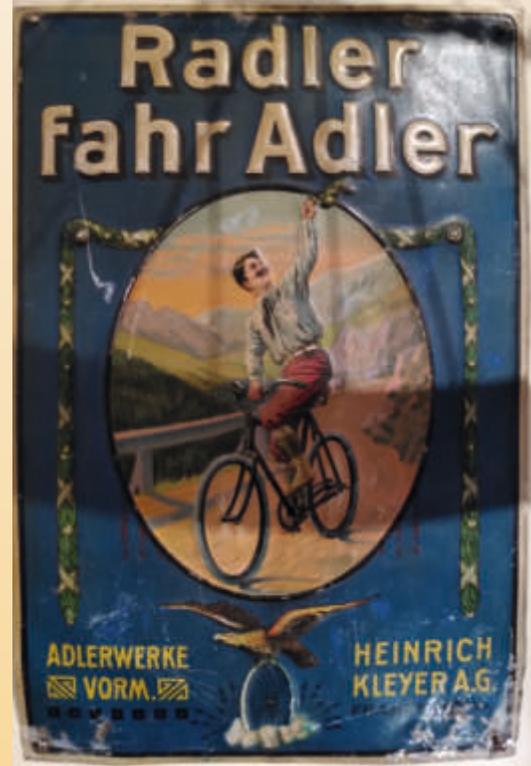
Profil der Vorderreifen kann jeder Besucher genau studieren – und was dahinter kommt, bleibt oftmals unerreichbar und damit auch unerkennbar.

Dazu ist die Beleuchtung in den Räumen nicht immer ideal, so dass manches Detail verborgen bleiben muss. Bei allen Schwächen in der Präsentation muss man aber betonen: Die Qualität und Vielzahl der ausgestellten Fahrräder wiegt das wieder auf, dazu auch die schier unüberschaubare Zahl liebevoll zusammengetragener Zubehörteile und zeitgenössischer Dokumente. Besonders beeindruckend: Das Vereinszimmer eines deutschen Radsportclubs aus

der Jahrhundertwende und ein komplett eingerichtetes Fahrradgeschäft aus dem Jahr 1930, das im Museum wieder aufgebaut wurde.

Die Adler-Historie im Museum beginnt im Jahr 1885: Dorthin datiert das Museum das Hochrad mit eindeutig britischem Vorbild und der heute grotesk wirkenden Kombination aus Kleinkindrad-großem Hinterrad und fast mannshohem Vorderrad, das immerhin schon mit Gummi belegt ist, während die umgebenden Räder aus dem 19. Jahrhundert vielfach auf Eisen oder Holz rollten. Das einige Meter weiter ausgestellte „Sicherheitsniederrad“ hingegen weist





schon die „gewohnte“ Fahrrad-Optik auf: Zwei gleichgroße Räder, Kettenantrieb, lediglich das fehlende Sattelrohr und die gebogenen Rohre sind ungewöhnlich. Das Rad besitzt eine wunderschöne Adler-Beleuchtung mit Firmenemblem und bietet den – heute wieder verbreiteten – niedrigen Einstieg für verrenkungsfreies Radeln. Das Museum datiert das Rad auf das Baujahr 1889, Satteltasche und Klingel sind original. Beim zweiten ausgestellten Adler-Sicherheitsrad sieht die Sache schon anders aus: Die Rahmengenometrie ist hier klassisch, sogar eine Luftpumpe ist an Bord und vieles erinnert an die Räder, die auch einige Jahrzehnte später noch in Deutschland unterwegs waren.

Auch an die Damen wurde gedacht: Tiefer Einstieg, braunrote Reifen, gefederter Sattel und – ganz wichtig – die Hinterradverkleidung aus einem Netz gegen das „Einfädeln“ der weiten Röcke in den Speichen: So reiste die Frau von Welt in den 1910er-Jahren. Und wenn es mal bergauf ging, half die Fichtel & Sachs-Viergangschaltung!

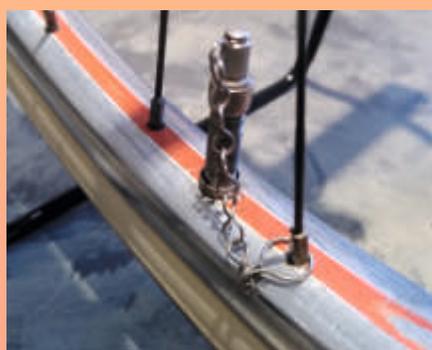


Das nächste Adler-Exponat ist besonders ungewöhnlich: Ein 24-Zoll-Kinderrad! Sein Baujahr wird auf das Jahr 1896 geschätzt, die Ausstattung mit Ledersattel, Licht und Luftbereifung steht den Erwachsenenrädern in nichts nach und die Museumsmacher liegen sicherlich völlig richtig in der Annahme, dass das Rad aus einer sehr begüterten Familie stammt: Spezielle Fahrräder für die Kinder der Landbevölkerung oder der Arbeiterklasse waren damals zweifellos undenkbar...

Skurriles Detail am Rande: Ein großes Bastgeflecht in Fahrrad-Form. Darin konnte man das Rad auf langen Reisen transportieren. Heute sind flatternde Schutzhüllen auf Heck-Fahrradträgern am Auto an diese Stelle getreten!

Gut zwei Jahrzehnte später reiste der Herr dann auf dem „Luxusmodell“: Adler stattete das Rad mit dem geschätzten Baujahr 1927 mit Holzfelgen und –Schutzblechen, einem Mittelständer, elektrischer Beleuchtungsanlage des Herstellers Balaco aus. Passend dazu hängt an der Wand nebenan das Emaille-schild: „Radler fahr Adler!“

Lobende Worte für Adler gibt es auch ein paar Meter weiter vor einem Herrenrad aus dem Jahr 1930: „Die Markenräder von Adler waren qualitativ hochwertiger und langlebiger als die Räder der meisten Hersteller“, informiert das Schild zum Rad des Modells 36.





Auf dem Flur zwischen den Ausstellungsräumen macht sich ein Adler-Rad ganz lang: In der Radsport-Abteilung ist ein Dreisitzer-Tandem von 1897 zu sehen, das für Steherrennen genutzt wurde und damals satte 825 Mark kostete. Etwas mehr als die Hälfte musste der Sport-Radfahrer für ein Bahnrennrad mit dem klangvollen Namen „Adler Bahn-Racer No. 41“ zahlen. Es wurde vom deutschen Bahnradsporthler Michael Herty eingesetzt.

Voll verchromt, Aluminium-Felgen und –Schutzbleche, angemessen erhöht auf einem Podest präsentiert: Das Luxus-Sportrad aus dem Jahr 1951 (damaliger Preis: 302 Mark!) setzt dann einen - im wahrsten Sinne des Wortes - glänzenden Schlusspunkt in Sachen Adler im Fahrradmuseum!

Randnotiz

Das Deutsche Fahrradmuseum ist dienstags bis freitags von 9 bis 12 und von 14 bis 17 Uhr geöffnet; an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen jeweils von 10.30 bis 16.30 Uhr. Achtung: In Corona-Zeiten können sich die Öffnungszeiten des Museums immer wieder kurzfristig verschieben. Daher vor einem Besuch unbedingt die Webseite (www.deutsches-fahrradmuseum.de) besuchen oder im Museum anrufen: +49 9741 938255.



Facebook- Fund aus dem Vorgarten

Von Alexander Bank

Selten genug stößt man beim Stöbern in den einschlägigen Oldtimer-Foren bei Facebook auf einen Beitrag zum Thema Adler – und wenn, dann ist das Thema im AMVC längst bekannt ...

In der Gruppe „Vergessene Auto-Klassiker“, in der ansonsten gerne vergammelte VW Golf III und zugewachsene BMW 5er vorgestellt werden, tauchte im Dezember ein Foto eines Adlers auf, beschrieben war die Aufnahme eines sehr traurigen Restes eines Adlers als „Heute durch Zufall entdeckt“. Der Schlüsselreiz eines jeden Facebook-Nutzers ist es ja bekanntlich, in einem solchen Fall sofort der Welt irgendeine Weisheit mitzuteilen, in diesem Falle: Allen zu erklären, was da endgültig geparkt ist. Immerhin: Es gab durchaus eine Mehrheit von Beiträgen mit dem richtigen Markennamen, lediglich die Vermutung „Was aus Italien“ lag daneben. In Adler-Clubkreisen geht die Wahrheitsfindung dann natürlich schnell: Bildschirmfoto gemacht und unter die Leute gebracht – und schon meldet sich der Vorbesitzer des Fahrzeuges: Ralf Schönwald meldet sich mit den Worten: „Ja, das sind die Reste meines Rumänien-Adlers, den meine Frau, nach dem Schlachten der Karosserie verkauft hat. Die Käufer hatten ‚etwas Schönes‘ für den Vorgarten gesucht und auch gefunden. Aber keine Sorge: Es war wirklich nichts Brauchbares mehr im Wagen.“ Und dann steuerte er noch die Bilder vom Abtransport des Adler Autobahn bei und belegt damit: Es war wirklich nicht mehr viel dran am Adler...



Der erste Verkehrstote durch ein Automobil

von Jörg Zborowska



Schon zu Kaisers Zeiten hatte der Verkehr auf den Straßen negative Auswirkungen. Trotz oder gerade weil nur sehr wenige Automobile unterwegs waren, ereigneten sich immer wieder schwerwiegende Unfälle. Nun ist sicherlich nicht jeder Unfall einen Bericht wert, bei dem folgenden recht ungewöhnlichen Fall bin ich aber der Meinung, man sollte ihn dem interessierten Leser nicht vorenthalten.

Es geht um den ersten belegten Verkehrstoten durch ein Automobil in der ehemaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika, dem heutigen Namibia. Ich muss dazu sagen, dass ich kolonialhistorisch interessiert bin und mich des Öfteren Reisen in die ehemaligen deutschen Schutzgebiete führen. Hierbei suche ich auch gerne zu Recherchezwecken die staatlichen Archive und Museen auf. Bei einem solchen Besuch bin ich auf den folgenden Vorgang gestoßen.

Zum besseren Verständnis möchte ich noch einige Anmerkungen vorab machen. Wir befinden uns im Jahr 1914 etwa 4 Monate vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Ort der Handlung ist Windhuk. Die Hauptstadt der deutschen Kolonie Deutsch-Südwestafrika hatte 1914 ca. 12500 deutsche Einwohner. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Windhuk zwei Automobile. Für das gesamte Schutzgebiet schwanken die Angaben über den Fahrzeugbestand übrigens zwischen 5 und 10 Fahrzeugen. Und das bei einem Gebiet, das knapp eineinhalb mal so groß war wie das Reichsgebiet.

Nun ist folgender Schriftwechsel belegt: **An das Kaiserliche Bezirksamt Windhuk, 21. April 1914**

„Am Freitag, den 17.04. gegen 8 Uhr fuhr das Auto von Herrn Dr. Hartig mit dessen Chauffeur Herrn Smith trotz völliger Dunkelheit in größter Geschwindigkeit durch die Kaiserstraße und überfuhr und tötete bei dem Store der Firma

Rudolf Schuster meinen aus Deutschland eingeführten wertvollen Dackel. Der überfahrene Hund war bereits 7 bis 8 Jahre alt und in keiner Weise aggressiv auf Fuhrwerke oder Automobile, ja infolge seines Alters von sehr ruhiger Natur.

Das andere Auto unserer Stadt, jenes von Herrn Schenk, war an diesem Abend nicht unterwegs. Dagegen gab oben genannter Chauffeur mir selbst zu, dass er zu der Zeit die Strecke durchfuhr. Ferner besprach Herr Schlosser Jaap mit dem Chauffeur Smith obigen Vorfall. Smith meinte, sie hätten „etwas“ überfahren, seien sogar die Strecke zurückgefahren. Sie fanden nichts, weil ich den getöteten Hund sofort mit nach Hause genommen habe.

Da das Galoppfahren in der Stadt verboten ist, melde ich hiermit den Urheber zur Bestrafung an. Der Vorfall ist umso straffälliger, da die schnelle Fahrt bei völliger Dunkelheit ohne Hupsignale und nur mit einer brennenden Automobillaterne ausgeführt wurde.

Neben der Bestrafung des Chauffeurs bitte ich, die Automobilbesitzer anzuweisen, das Tempo zu reduzieren, ehe sich weitere Unglücksfälle (Überfahren von Kindern, Scheuwerden von Pferden) ereignen. Die Stadt Windhuk ist so klein und ihre verschiedenen Punkte mittels Auto so leicht zu erreichen, dass keine Veranlassung vorliegt, in einem derartigen Tempo zu fahren, wie es dauernd geschieht. Ich bitte, mir von der Bestrafung Kenntnis zu geben.

Sehr ergebenst,
Peter Müller
Inhaber von Boysen, Wulff & Co.“

Etwa zwei Wochen später ging die schriftliche Äußerung des Beschuldigten durch dessen Anwalt ein:

An das Kaiserliche Bezirksamt, 5. Juli 1914

In der Strafsache gegen den Chauffeur Smith bitte ich namens des Angeschuldigten um Anberaumung eines Termins. Es wird bestritten, dass Smith zu schnell fuhr. Er hatte Fahrgeschwindigkeit von nicht einmal 10 km, während in Deutschland sogar 15 km zugelassen sind. Beweis: Zeugnis des Schlossers Jaap bei der Eisenbahnwerkstatt Windhuk;

gez. Harry Steinwedel,
Farmer und Rechtsagent.

Und noch einmal äußerte sich der Geschädigte schriftlich

An das Kaiserliche Bezirksamt, 7. Juli 1914

Am 3. Juli wurde ich in der Strafsache Chauffeur Smith befragt, ob ich die Geschwindigkeit des Autos an jenem Abend wiedererkennen könne, wenn mir diese vorgeführt wurde, was ich verneinte. Inzwischen ist durch eine Polizeiverordnung die Geschwindigkeit innerhalb der Stadt auf 10 km festgesetzt, und erlaube ich mir zu bemerken, dass ich zwar nicht in der Lage bin, genaue Geschwindigkeiten zu erkennen, doch könnte ich mich wohl erinnern, falls mir das Auto vorgeführt wird, ob sie eine größere war. Ich erlaube mir dies mitzuteilen, falls der Herr Richter eine Vorführung des Autos für zweckmäßig erachten sollte.

Sehr ergebenst,
Peter Müller,
Inhaber von Boysen, Wulff & Co.“

Leider ist mir der weitere Ausgang des Verfahrens nicht bekannt, da der Schriftwechsel bedauerlicherweise unvollständig ist. Dennoch, es gibt auch noch ein gute Nachricht zu berichten: Es war kein ADLER der zum ersten Verkehrstoten durch ein Automobil in Deutsch Südwestafrika führte.

Inserate

Manfred Schleißing bietet (Service 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
-
- Adler Werkstatt Schild, transparent, innen beleuchtet, exakte Kopie in Größe, Form, Farbe wie Original 1932-57, Nur Abholung, kein Versand 475,- Euro

Teile für Trumpf AV + EV 1932-40:

- Neue nachgefertigte Gelenke für AV
-
- Gummilager vorne für Hinterfeder (Adler Ersatzteilnummer 9384 H) => siehe Foto Originalteil
-
- Neue Nachfertigung aus PU Gummi

M. Schleißing +49 171 7363408
AdlerDoc@Adler-Veteranen.de

Manfred Schleißing sucht Teile:

- Haubenhalter => siehe Foto
- Blechdeckel für Sicherungskasten 1926-29
- Standard 6 7-Loch-Felgen 20 Zoll
- Hebelstoßdämpfer BOGE oder F&S
- Vordere Stoßdämpferhebel Junior 1E

M. Schleißing +49 171 7363408
AdlerDoc@Adler-Veteranen.de



Manfred Schleißing sucht Adler-Fahrrad-Teile:

- Fahrrad 3-Gang-Getriebe-Teile,
- Prospekt Adler-Fahrrad Modell
- 57+58, Fahrrad-Rennlenker 1930er Jahre.

M. Schleißing +49 171 7363408
AdlerDoc@Adler-Veteranen.de

Der AMVC Archivar sucht Informationen + Fotos für unser Archiv:

- Fotos Adler Werkstätten
- Fotos Werbung auf Adler Fahrzeugen
- Farbmusterkarten aller Adler Fahrzeuge

Alles wird nur gescannt und unbeschadet zurück geschickt!!

M. Schleißing +49 171 7363408
Archivar@Adler-Veteranen.de

Christian Fischer bietet an:

- 1x Motordichtungssatz, neu, Trumpf 1,7AV
- 1x Motordichtungssatz, neu, Trumpf 1,7EV
- 1x Motordichtungssatz, neu, Primus 1,7A+E
- 1x Zylinderkopfdichtung, neu, Trumpf 2,0EV
- 2x Kolben Bohrmaß 74,75, neu, Trumpf 1,5AV
- 1x Grauguss-Zylinderkopf i.O. Junior 1G+1E
- 1x Kupplung, überholt, Junior 1G+1E
- 1x Kupplungsriemenscheibe, neu Trumpf 1,5 AV+1,7 AV
- 1x Anlasser, überholt, Junior 1G
- 1x Lenkung, überholt, Junior 1G+1E
- 1x Lenkhebel, links, neu, Junior 1E
- 1x Lenkhebel, rechts, neu, Junior 1E
- 2x Drehstabfedern, neu, Junior 1E ab 1939
- 2x Vorderachswellen i.O. Junior 1G+1E
- 1x Vorderachsstumpf i.O. Junior 1E

- 1x orig. Handbuch, neu, Trumpf 1,5 AV
- 1x orig. Werkstatt-Handbuch 1E+1,7 EV+2,0 EV
- 1x orig. Ersatzteil-Katalog 1,7 EV+2,0 EV
- 1x orig. Farbprosp.-Adler-Tr. AV auf allen Kontinenten
- 1x orig. Farbprosp.-Adler Super-Trumpf AV
- 1x orig. Farbprosp.-Adler-Trumpf-Express AV
- 2x orig. Faltprospekte (Reuter-Grafik) 2,0 EV
- 1x orig. Faltprospekt (Reuter-Grafik) 2,5 LTR (10)
- 1x orig. Ersatzteil-Katalog, neu, Diplomat 12 N 3 AT
- 1x orig. Ersatzteil-Katalog, Favorit 2U, Standard 3U
- 1x Stoßdämpfer, vorn, neu, 2,5LTR (10)

außerdem noch neue Gummi-Verschleißteile, Abziehbilder fürs Reserverad, Emailleplaketten von ABP und KARMANN, auch Einzelteile für Motoren, Getriebe, Vorder-/Hinterachsen etc. auf Anfrage, gerne auch technische Auskünfte und Beratung.

Christian Fischer
Postfach 1111, 61268 Wehrheim
Tel.: +49 177 1484392
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 mit originale 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-Automodelle. Bosch Nachrüst-Warmwasserheizung 12 V, sehr guter Zustand, Preis VB; 2 Liter Getriebe i.O., 2 Liter Zylinderkopf Nachfertigung neu.

Thorsten Flick
Tel.: +49 2736 5459

Udo Hörning bietet an:

Unser Clubmitglied Udo Hörning bietet für alle Adler Motorräder und für den Roller Ersatzteile an. Einfach nachfragen und Liste anfordern!

*Udo Hörning, Eichenbühl
Tel.: +49 9371 68469*

Ditmar Kräml bietet an:

- neu bekommen: original neuer Polsterstoff 475x140 für Typ?, auf Wunsch Bilder
- neu bekommen für Junior: fertige Öldeckel für Kurbelwelle, neue Federbolzen, neue Ventile, neue Kolbensätze versch. Maße (günstig), neu gem. Motor, einbaufertig, Getriebe 1 E einbaufertig
- für AV: Armaturenbrett, Satz neue Kolben 1,7
- außerdem: neu ausgeschl. Haupt- und Pleuellager, Ventildfedern Sportmotor, Dokument Steuerbefreiung für 1,7 l
- von Auspuff bis Zündschloss vieles für Junior, Lampen, Felgen, Vergaser, Verteiler, Benzinhahn, Felgen, Radkappen, Dichtungen, Lima, Stoßstange hinten und vorne, Gummiteile, Kotflügel hinten und vorne, Abdeckbleche, Winker, Türgriffe, Werkzeugkasten, Wischer, Düsen Verg., Lenkmansch., Hupenring, Tank Jun. Sport, Teller und Kegeln. Neu, Federn f. Bremsen, Ventile, Kupplung
- für Trumpf EV: Vergaser, Armaturen, Haube, Getriebe 1,7l, 2l EV neue Ventile, Kolben, Pleuel, 2 Vorderfedern
- für Diplomat: 3 Felgen 18 Zoll, Motor guter Zustand
- für AV: Türen, Kotflügel vorne, Benzinhahn, Kolben neu, Zündspule mit Schlüssel, Türgriff rechts und links mit Schlüssel
- für Primus: Lenkung, Sitze, Lampen, Differentialkorb komplett
- für Diplomat/Favorit: Ventildfedern, neue Federn für Kupplungsautomatik, Lichtmaschine einbaufertig

- Posten ADLER Fahrräder, auch mit Schaltung

*Ditmar Kräml
Mautstraße 2
95519 Oberbibrach
Tel.: +49 9205 382
Fax: +49 9205 989118
kraeml.c@t-online.de*

Biete außerdem an:

Diplomat Limousine Bj. 37, nicht vollständig, Blechteile jedoch alle da; viel Arbeit, aber schöner Wagen, wenn er fertig ist; bei fehlenden Teilen kann mitgeholfen werden; bei Interesse einfach anrufen



Ditmar Kräml sucht:

- Original Alu-Zylinderkopf für Junior
- Schild „Adler-Dienst“

Ein AMVC-Clubmitglied transportiert ADLER und andere Oldtimer zum Selbstkostenpreis. Auskunft erteilt Manfred Schleißing unter der mobilen Rufnummer +49 171 7363408



Heckadler für Typ 10

Nachfertigung bei Horst Kühn Galvano Formen nach einem entchromten Original

„Spannweite“ 28 cm, Material Nickel, Befestigungsschrauben müssen noch angelötet werden, Verchromung ist problemlos möglich. Preise auf Anfrage

*Anfragen an Joachim Schmidt,
Wachenheim,
j.schmidt@adler-veteranen.de, (siehe Clubadressen)*



H.O. Oberschelp verkauft:

Zwei „Kühleradler“ rechts und links blinkend; Handbuch f. Adler Favorit 8/40 PS (zu) Standard 6-12 60 PS (zu) mit Schwingachse vorne, Stand 11.33, 75 Euro; „Adler Personenkraftwagen“ 18/80, Beschreibung Nr. 161 III-1926, 125 Euro; „Adler-Ersatzteile“, Typ 3 GdD, Drei Liter, 60 PS, VI 1939, 85 Euro; Handbuch Adler Primus 1.5 Liter (6/30 PS), Nr. 640, VIII 1932, 75 Euro; Vorderachse: Manschetten und Gummiteile.

*H.O. Oberschelp, Wuppertaler Straße 19,
42653 Solingen; Tel.: +49 172 9598954*

Willi Walker hat abzugeben:

1 x Original-Windschutzscheibe für Trumpf Junior, Sekurit, mit leichten Kratzern.

Tel.: +49 7121 600001,
Mobil: +49 17656732644



Jörg Zborowska verkauft:

Ich biete aus einer Nachfertigung noch zwei Vergaserstutzen für einen Standard 6 Motor an. Material Rotguss, geplant und gebohrt. Gegossen nach einem Original-Muster. Verkauf zum Selbstkostenpreis von 120€ Stück + Versand.

Jörg Zborowska, Tel.
+49 172 2602120,
mail@zborowska.de



Wolfgang Heupel bietet an:

Aus Übernahme des umfangreichen Adler-Motorräder-Teilebestands eines Clubmitglieds für Clubmitglieder. M 100, M/MB 150 - 250: u. a. Rahmen, Gabeln, verchr. Gabelbrücken, Hirafe, Werkzeug- u. Batteriekästen, Kettenkästen, Schutzbleche, Achsen, Tanks, Naben, Bremsankerplatten, Felgen verchr. u. Edelstahl, Lampengehäuse, Eberücklichter, Tachometer, Zierteile, Schalldämpfer, Krümmer, viele Chromteile, Motoren, Getriebe, Kurbelwellen, Motordeckel, Zylinder, Zyl.-Köpfe, Kolben, Kupplungen, Vergaser Amal u. Bing, Luftfilter, Benzinähne u. v. m.

Wolfgang Heupel, 57074 Siegen
+49 157 34393777
veteran36@web.de

Walter Höhener aus der Schweiz verkauft:

Adler MB 250 Rahmen mit Gabel und Hinterradfederung komplett, ohne Ausweis, Preis 300 Euro, sowie diverse Ersatzteile gegen Gebot.

Walter Höhener
Sägeweg 13
CH – 3270 Aarberg

Tel. +41 32392 4889
Mail: saurer@ewanet.ch

Erich Bock bietet an:

Biete Teile für M 100 :
1 Rahmen (ohne Brief), Kotflügel hinten, Gabel, Hinterrad-Federung. Zusammen für 150,- (auch Einzelverkauf) zuzüglich evtl. Versandkosten.

Tel. +49 177 8010041

Karl-Heinz Hauch bietet an:

Aus meinem alten Teilebestand möchte ich folgende Motorradteile vor der Verschrottung retten. Für mich haben sie keine Bedeutung mehr, aber vielleicht für irgendjemand anderen. Zustand ist wie vor zig Jahren ausgebaut, nicht gewaschen, nur abgestaubt. Ich bitte um ein faires Gebot.

1 Motor MB200 ohne Lichtmaschine, sonst komplett, vor 40 Jahren zuletzt gefahren.

Diverse Kupplungsteile
Kettenrad hinten 36 Zähne, brauchbar
Kettenrad vorne 17 Zähne, brauchbar
2 Asso-Kolben neu, 54,2mm, komplett, hergestellt ca. 1975

Motordeckel links
Motordeckel rechts
Motorgehäuse MB200 leer
2 Zylinderköpfe 200er
Motorgehäuse MB250 mit Getriebe, eine Kurbelwellenhälfte ist noch drin, aber unbrauchbar

Karl-Heinz Hauch
Wielandstraße 4
73728 Esslingen
+49 171 8886006
Hauch@Hauch-Soft.de



Thomas Pogorzalek bietet an:

Einen Scheinwerfer, siehe Bild, Preis 100€

Thomas Pogorzalek
Tel.: +49 157 53502885
Email: pogorzalek@gmx.de



Willi Weyandt bietet an:

- 1 MB-Tank neu lackiert, liniert und versiegelt (schwarz mit Goldstreifen)
- 1 M-Tank zum Aufbauen
- Komplette MB-Getriebe
- M + MB Kupplung komplett
- Motordeckel links und rechts
- Hitzebleche V2A für Schalldämpfer oben
- 1 Satz 16"-Räder f. MB mit Chromfelgen und Ankerplatten
- Streben für Schutzblech V2A oder Chrom
- Kettenräder 1/2" x 5/16" und 5/8" x 1/4"
- Kettenräder und Kettenritzel
- Steckachsen M + MB Chrom
- Vergaserabdeckung und Vergaser Amal + Bing
- Schaltwellen neu verzahnt
- Sportlenker V2A L=650 mm
- Schalldämpfer 80 mm für unten und oben
- 1 Felge 1,60 x 19" x 36 Loch Chrom

Willi Weyandt
Neunkirchen/Siegen
Tel.: +49 2735 3870

Alexandre Remy aus Frankreich verkauft:

Adler 2-Liter-Cabrio Karmann, Baujahr 1939, hervorragendes 4-Sitzer-Cabrio, 2-Liter-Motor, 4-Gang-Getriebe. Höchstgeschwindigkeit 110 km/h, so dass Sie problemlos auf unseren Landstraßen fahren können. Übereinstimmende Nummern, Geschichte seit seiner Bergung aus der Scheune mit Video- und Foto-details der durchgeführten Arbeiten dokumentiert. Motor läuft, Karosserie und Fahrgestell in sehr gutem Zustand. Zum Abschluss des Zusammenbaus oder Neulackierens in der Originalfarbe für Puristen (zweifarbigen Rot und Schwarz). Elektrik muss vollständig erneuert werden, Originalgurt und altes Verdeck als Vorlage oder zum Restaurieren vorhanden. Preisvorschläge erbeten unter:

Telefon: +33 628910907
(Frankreich)
Mail: aremy1974@gmail.com
Standort des Fahrzeuges:
Lambesc, Aix en Provence.



Kleinanzeigen-Annahme

Wer in der nächsten CM eine Kleinanzeige schalten möchte – egal ob ein neues Inserat oder die Wiederholung einer bestehenden Anzeige -, wendet sich an die Redaktion unter den neben stehenden Kontaktdaten. Für Clubmitglieder ist das Inserieren kostenlos. Nicht-Mitglieder zahlen für eine Anzeige

ohne Bild 20 Euro, mit Bild 25 Euro.

s.queling@adler-veteranen.de

Sven Queling
Kuhstraße 73
47559 Kranenburg

Einsendeschluss für die Ausgabe 2-2021 ist der **15.05.2021**

Ein neues Symbol
klassischer Schönheit

ADLER STANDARD 6 ADLER STANDARD 8

ADLERWERKE VORM HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT FRANKFURT A. M.

FILIALEN IN: Berlin, Breslau, Hamburg, Hannover, Karlsruhe i. B., Königsberg i. Pr., Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart. – Vertreter an allen bedeutenden Plätzen.

Clubadressen

info@adler-veteranen.de

Impressum

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

1. Vorsitzender

Archivar

Typenreferent Favorit, Standard 6, Standard 8

Manfred Schleißing
Alpernmühle 2, 51674 Wiehl
Mobil: +49 171 7363408
E-Mail: m.schleissing@adler-veteranen.de

2. Vorsitzende

Anni Weigand
Harzofenstr. 95, 67471 Elmstein
Tel.: +49 6328 989575
E-Mail: a.weigand@adler-veteranen.de

Vertreter der Vorsitzenden

Klaus Ketz
Aktienstr. 110, 45473 Mülheim
Tel.: +49 208 44424987
Mobil: +49 171 4100476
E-Mail: k.ketz@adler-veteranen.de

Kassenwart

Christian Rioth
Mozartstr. 72a, 64646 Heppenheim
Tel.: +49 6252 982727
Mobil: +49 151 67528259
E-Mail: c.rioth@adler-veteranen.de

Schriftführer

Joachim Schmidt
Mühlgasse 5, 67157 Wachenheim
Tel.: +49 6322 958383
Fax: +49 6322 946410
E-Mail: j.schmidt@adler-veteranen.de

Autoreferent (Schwerpunkt Junior und Trumpf)

Helmut Göres
Deutscherherrenstr. 38-44, 54290 Trier
Tel.: +49 651 76769
E-Mail: h.goerres@adler-veteranen.de

Motorradreferent

Wolfgang Heupel
Schenckstr. 24
57074 Siegen
Tel.: +49 271 336838
Mobil: +49 157 34393777
E-Mail: w.heupel@adler-veteranen.de

Fahrradreferent

Martin Höfer
Auf den Kohlhöfen 24, 27324 Hämelhausen
Mobil: +49 172 5436997
E-Mail: m.hoefer@adler-veteranen.de

Redaktion Clubmitteilungen

Referent für Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit

Alexander Bank
Postfach 6158, 52223 Stolberg
Tel.: +49 2402 9978835
Mobil: +49 171 7363408
E-Mail: info@adler-veteranen.de

Layout Clubmitteilung

Sven Queling
Kuhstraße 73, 47559 Kranenburg
Mobil: +49 172 4692854
E-Mail: s.queling@adler-veteranen.de

Jugendwart

Youssuf Kiani
Kampstraße 40, 51674 Wiehl
Mobil: +49 178 6736389
E-Mail: y.kiani@adler-veteranen.de

Clubshop

Magdalena Schleißing
Weiherstraße 3, 51645 Gummersbach
Tel.: +49 178 5345881
E-Mail: magdalena.schleissing@adler-veteranen.de

Webmaster

Christoph A. Herrmann
Bockshard 16, 51580 Reichshof-Hunsheim
Tel.: +49 2296 9999016
E-Mail: webmaster@adler-veteranen.de

Repräsentant des AMVC

Henning Holst
Hoisdorfer Landstr. 113, 22927 Großhansdorf
Tel.: +49 4102 63326
Fax: +49 4102 691286
E-Mail: mh.holst@adler-veteranen.de

Sektionsleitung Österreich

Ernst Krispl
Kahlenbergerstr. 7-9/5/5, A 1190 Wien
Tel.: +43 8697168
E-Mail: e.krispl@adler-veteranen.de

Partnerclub für die Benluxländer

ist der ACN (Adler-Club Niederlande)
www.adlerclub.nl

Sektionsleitung Frankreich

Gérard Lipkow
9 rue Robert Schumann, 68000 Colmar
Tel.: +33 608 602165
Fax: +33 389 3707
E-Mail: g.lipkow@adler-veteranen.de



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,

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. Viermal 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 02/2021 ist der 10.05.2021

Die Adler-Clubmitteilungen erscheinen viermal im Jahr als Mitteilungsorgan des Adler Motor Veteranen Club (AMVC), Adler-Motor-Veteranen-Club e. V., 1. Vorsitzender und V.i.S.d.P.: Manfred Schleißing, Alpernmühle 2, 51674 Wiehl.

Auflage: 650 Exemplare / Druckerei Stock, Marienplatz 35, 92676 Eschenbach / Oberpfalz, Tel.: +49 9645250, E-Mail: repro@stockdruck.de
Nachdruck und Vervielfältigung von Fotos, Bildern und Texten sind nur mit Genehmigung des ADLER-Motor-Veteranen-Clubs gestattet

Adler-Spezialisten

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 PKW

Helmut Görres, Trier,
allgemeiner Referent für Adler PKW,
speziell Trumpf Junior

Peter Oesterreich
01640 Coswig
Tel.: +49 3523 536146
Adler Primus

Thorsten Flick
57299 Burbach
Tel.: +49 2736 5459
Adler vor 1920 sowie Adler 2 Liter

Manfred Schleißing
51674 Wiehl
Tel. +49 171 7363408
Favorit, Standard 6, Standard 8,
Trumpf AV, Trumpf Junior

Jürgen Keden
61130 Nidderau
Tel.: +49 6187 23695
Adler 6/25

Henning Holst
22927 Großhansdorf
Tel.: +49 4102 63326
Adler Typ 10 Autobahn

Christian Fischer
61268 Wehrheim
Tel.: +49 177 1484392
Trumpf Junior Sport

Jörg Zborowska
50169 Kerpen
Tel.: +49 172 2602120
PKW 1900–1926

Adler Motorräder

**Wolfgang Heupel, Referent für
alle Adler Motorräder**

Erich Bock
35444 Fellingshausen
Tel.: +49 6409 9137
Adler-Motorräder M und MB 250

Jürgen Kehrer
79108 Freiburg
Tel.: +49 7665 2398
alle Adler-Motorräder

Helmut Nagelschmidt
63699 Bindsachsen
Tel.: +49 6049 1460
alle Adler-Motorräder,
auch Teileversorgung

Jürgen Strohmenger
53919 Weilerswist
Tel.: +49 2254 5165
alle Adler-Motorräder,
auch Teileversorgung

Adler Fahrräder

Martin Höfer
Referent für alle Adler Fahrräder
27324 Hämelhausen
Mobil: +49 172 5436997

Henning Holst
22927 Großhansdorf
Tel.: +49 4102 63326
Adler Motor-Fahrräder (MF1–3)



Die glorreichen Sechs im Adler-Trikot

Adler-Radsporterfolge in den 1930er-Jahren

Von Siegbert Zimmer



Als 1937 nach vielen Jahren Pause die internationale Deutschlandrundfahrt für Berufsradsportler stattfand, meldeten bekannte Fahrrad-Marken wie Diamant, Dürkopp, Express, Phänomen, Presto, Victoria und Wanderer Mannschaften zur Teilnahme an. Die Adlerwerke Frankfurt wollten ebenfalls dabei sein und gründeten ein Adler-Team.

Hierzu wurden bei einer (nicht bekannten) Rahmenmanufaktur sechs Rennräder in Auftrag gegeben. Diese waren nicht vergleichbar mit der Fabrikproduktion. Die Adlermannschaft muss ein imposantes Bild abgegeben haben: Die sechs Profis saßen auf auf blauen Rennrädern und trugen weiße Trikots mit blauem Adler-Schriftzug.

Das Rad, auf dem Walter Löber 1939 den Titel des deutschen Berufsfahrer-Meisters errang, ist mit großer Gewissheit erhalten geblieben. Löber war 1937 bis 1939 im Adler-Team und bis 1946 weiter im Radsport aktiv. Das Rad entspricht in der technischen Ausstattung den Rädern des Adler-Teams: Es hat eine Drei-Gang-Tretlagerschaltung, welche von den Adlerwerken konstruiert und gebaut wurde.

Zu dieser Epoche waren Gangschaltungen nicht erlaubt. Hier hatte das Hinterrad rechts und links je einen Zahnkranz, welcher durch Ausbauen und Drehen des Hinterrades je nach Berg- oder Flachstrecke zum Einsatz kam. Die Besonderheit bei diesem Adler-Rennrad ist, dass hier 12 Gänge verfügbar sind: Die hier verwendete F+S-Hinterradnabe hat auf jeder Seite zwei Gewinde mit 2 Zahnkränzen, so dass eine Gangstufe lediglich durch das Lösen der Flügelmuttern möglich war.

Von Klaus Stellmacher in Essen wurde das Adler-Rennrad vor ca. 20 Jahren in Frankfurt erworben. Offensichtlich ist dieses Rennrad nach der Nutzung durch Löber mit den damals üblichen Rennteilen ausgestattet worden und dürfte dann in Jugendrennen bei Fixierung des

Tretlagerschalthebels (keine Schaltung erlaubt), eingesetzt worden sein.

Für das neu gegründete Adler-Team traten in den folgenden Jahren folgende Berufsradsportler an:



Antonio Bertola | * 25.09.1914 – † 21.07.1967, Adlerprofi 1938,

Erfolge konnten nicht ermittelt werden.



Walter Blattmann
CH * 10.06.1910
– † 01.10.1965,
Adlerprofi 1938.

Erfolge konnten nicht ermittelt werden.





Herbert Hauswald. Führt nur ADLER-Rad

Herbert Hauswald D * 04.03.1912, † 2019, Adler Profi 1937-1938. Erfolge: 1937 - 8. Platz rund um Frankfurt, 10. Platz Rund um Köln. 1938 Tour der France: Gesamtwertung: Platz 52, 4. Platz Großer Sachsenpreis Chemnitz.



Leon Level F * 12.07.1910 † 26.03.1949 – Adlerprofi 1938, Todessturz auf der Rennbahn in Paris. Erfolge: 1938: 1. Platz Etappe internationale Deutschlandrundfahrt Friedrichshafen – Freiburg , 9. Platz 10. Etappe Frankfurt – Köln.

1939: Deutscher Meister in Frankfurt a. Main – Elite, 1. Platz, 3. Platz in Landau, 3. Platz Harz-Rundfahrt, 2. Platz Rund um Frankfurt.



Fritz Scheller D * 22.09.1914, † 22.07.1997 – Adlerprofi 1938-1939. Erfolge: 1938: 3. Platz Deutsche Meisterschaft, 4. Platz Rund um Dortmund, 3. Platz Rund um die Hainleite, 1. Platz Rund um Frankfurt, 1. Platz Landau, 10. Platz Harz Rundfahrt, 3. Platz 4. Etappe Deutschland-Rundfahrt, Tour de France-Teilnehmer 7. Platz Großer Straßenpreis von Oberschlesien, 8. Platz Großer Sachsenpreis. 1939: 1. Platz Landau, 4. Platz Deutschlandtour , 1. Platz Harz-Rundfahrt.



Karl Heide, Hannover
führt Adler-Rad

Karl Heide D * 03.01.1906 - † unbekannt. Adlerprofi 1939, Erfolge: 1939- 10 Platz in Landau.



Walter Löber D * 29.06.1909, † unbekannt - Adler Profi 1937-1939. Erfolge: 1937: 1. Platz Berlin-Leipzig, 9. Platz Rund um Dortmund, 7. Platz Harz Rundfahrt ,9. Platz großer Sachsenpreis. 1938: 6. Platz Rund um Frankfurt,

1937 führte die Tour de France über 4415 Kilometer durch Frankreich. 98 Fahrer gingen an den Start, 46 von ihnen erreichten das Ziel. Aus dem Adler-Team kam Herbert Hauswald (in der deutschen Mannschaft) auf den 43. Platz. Bei der Tour de France wurden die Rennräder bis auf Lenker und Sattel gestellt. Diese brachte der Fahrer persönlich mit. Das besagt, dass die Erfolge nicht auf einem Adler-Rad eingefahren wurden.

Ein Jahr später stand die internationale Deutschland-Rundfahrt über 3794 Kilometer an. Hier starteten 62 Fahrer und 35 von ihnen erreichten das Ziel. Vier ausländische Mannschaften und acht deutsche Werksteams nahmen teil, darunter das Adler-Team mit sechs Fahrern.

Etappenenergebnisse der Adler-Fahrer:

2. Etappe Zittau-Chemnitz: 9. Platz Fritz Scheller
4. Etappe Schweinfurt-München: 3. Platz Fritz Scheller
5. Etappe München-Innsbruck: Sturz und Aufgabe von Fritz Scheller bei der Abfahrt vom Arlberg
7. Etappe Friedrichshafen –Freiburg: 1 Platz Leon Level
9. Etappe Stuttgart – Frankfurt: 9. Platz Herbert Hauswald
10. Etappe Frankfurt – Köln: 9. Platz Leon Level

Im Gesamtergebnis fuhr Leon Level auf Rang 16, sein Adler-Teamkollege Herbert Hauswald wurde 25.

Bei der 1939 ausgetragenen Großdeutschlandfahrt (5094 km) war das Adler-Team mit sechs Fahrern am Start in Berlin: Karl Heide, Walter Löber, Ernst Müller, Fritz Ruland, Fritz Scheller und Philipp Ziegler.

Erfolge Adler Team:

1. Etappe Berlin-Stettin 8. Platz Fritz Scheller
3. Etappe Cottbus – Breslau: 4. Platz Herbert Hauswald, 9. Platz Fritz Scheller
5. Etappe Reichenbach – Chemitz: 9. Platz Fritz Scheller
6. Etappe Chemnitz-Nürnberg: 6. Platz Fritz Scheller
11. Etappe Salzburg – Augsburg: 6. Platz Philipp Ziegler
16. Etappe Frankfurt – Köln: 9. Platz Fritz Scheller
19. Etappe Hannover-Leipzig: 6. Platz Fritz Scheller
20. Etappe Leipzig – Berlin: 8. Platz Walter Löber, 9. Platz Fritz Scheller.

Fritz Scheller belegte im Gesamtklassiment den dritten Platz.

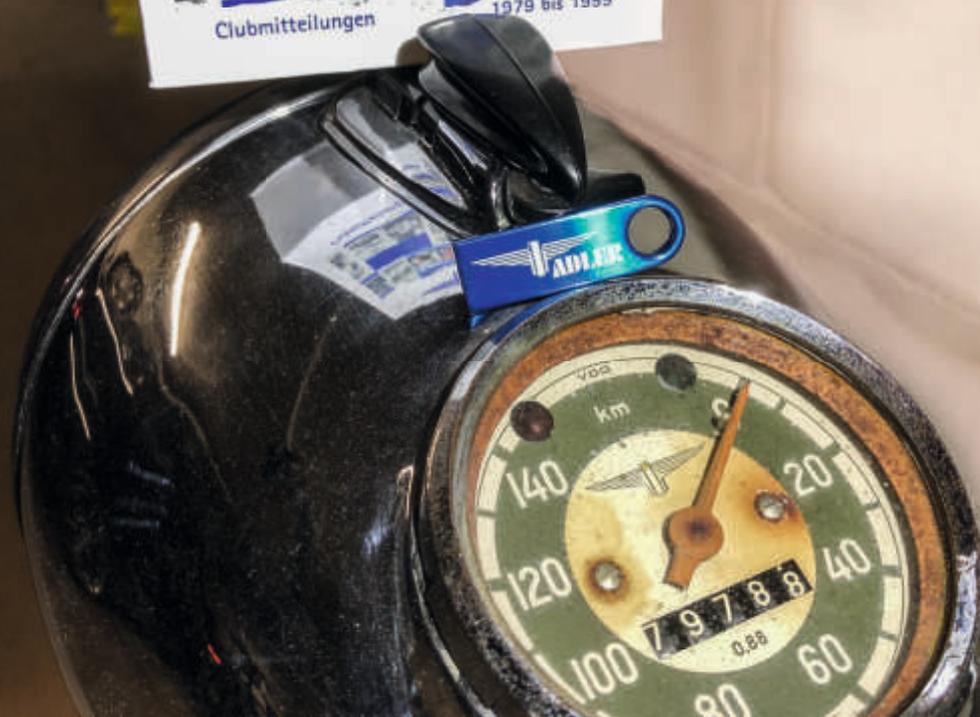
Dieser 2. Teil meines Berichtes und der vorherige und noch folgende Teil wären nicht möglich gewesen ohne die folgenden unterstützenden Personen und durch mein Archiv oder auch die sonstigen mosaikmäßig zusammengeführten Informationen, so dass daraus ein gesamtes Bild mit dem üblichen Risiko abzuleiten ist. Mein Dank geht an: Klaus Stellmacher, Udo Schmidt-Arndt, Peter Ullein, Manfred Marr, die Sporthochschule Köln und das Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main.



20 Jahre CM 1979-99
auf einem USB-Stick
in einer Geschenkbox

Kontakt Clubshop

Magdalena Schleißing
Weierstraße 3, 51645 Gummersbach
Tel.: +49 178 5345881
E-Mail: magdalena.schleissing@
adler-veteranen.de
Preis: 35 € inkl. Versand gegen Vorkasse
per Überweisung -> Bankverbindung:
IBAN: DE09 5004 0000 0718 1811 00



Gregor Schulz Urgroßvater „Mein Bild vom Oldtimer“



Dieses Auto prägte im wahren Wort-sinn mein Bild vom Oldtimer. Es hing eingerahmt in der Wohnung meiner Eltern, in einem Nebenzimmer, in dem vor allem ererbte Möbel der Vorkriegszeit standen. Es zeigt einen Adler Favorit, das erste Auto meiner Familie. Mein Urgroßvater, Bäckermeister in Bernburg an der Saale, gönnte sich den oxsenblutroten Vierzylinder 1929. Meine Oma erzählte mir von Ausflügen

in den Harz, bei denen sie als Kind auf der ausklappbaren dritten Sitzreihe im Fond gesessen hatte. Automobilhistorisch ist der Adler interessant, weil er zu den ersten deutschen Serienwagen mit Ganzstahlkarosserie zählt. Die Aufbauten fertigte damals Ambi-Budd in Berlin. Ich begriff übrigens erst später, dass alte Autos auch anders aussehen können, als die Sechsfenster-Limousine.

Kontaktdaten- austausch leicht gemacht

mit der eigenen Visitenkarte

Wer kennt das nicht, auf einem der vielen Regionaltreffen, auf dem Jahrestreffen oder einfach wenn man mit dem Adler Fahrzeug unterwegs ist, kommt man mit Leuten ins Gespräch und am Ende tauscht man Kontaktdaten aus, um sich gegenseitig weiterhin technischen Rat und Tipps geben zu können.

„Ach Mist, wo ist denn jetzt der Kugelschreiber in meiner Motorradkombi hingerutscht. – Da ist er ja –“

Schnell den Namen und die Telefonnummer auf die Rückseite eines alten zerknüllten Kassenbons gekritzelt. „Erledigt.“ Zuhause angekommen kommt zwei Wochen später dann das böse Erwachen. Der Kassenzettel mit den Kontaktdaten ist beim Aufräumen des Portmonees im Müll gelandet. „Zum Glück habe ich zumindest noch diese tolle Visitenkarte von Norbert.“ (siehe Bild)

Wenn auch ihr so eine tolle Visitenkarte zum einfachen Austausch eurer Kontaktdaten haben wollt, meldet euch bei

Sven Queling

Mobil: +49 172 4692854

E-Mail: sven.queling@t-online.de

Ich gestalte auch euch eure individuelle Visitenkarte ganz so, dass sie euch gefällt. Sprecht mich einfach an.



Adlersterben Bericht 2/2

Traurig, aber wahr

von Ilona Edith Schlieske-Starke

Ein Adler wurde gekauft und sollte zum Weiterverkauf restauriert werden. Und dann erreichte eins unserer Clubmitglieder dieses Schreiben:

«Meinen Unmut mit diesem Projekt muss ich loswerden!!!

Es kommt, wie es kommen musste. Ich verkaufe Ihnen den Adler für EUR 20,00. Mehr ist die Schxxx (Anm.: Wort von der Red. gestrichen) Karre nicht wert. Wenn Sie das Fahrzeug nicht wollen, werde ich die Karre nächste Woche auf den Schrottplatz bringen und alles zerschlagen.

...nun brauche ich für die Antriebswellen noch Gleitstücke, die ebenfalls fehlen. Für mich ganz klar, die Karre wird viel zu teuer und ist dann nichts wert. Ich habe schon einige Oldtimer neu aufgebaut, aber alles in einem Rahmen, in dem das Fahrzeug mit einem kleinen Gewinn verkauft werden konnte. Meine Preise entsprachen immer dem unteren Marktwert. Ich gebe immer 2 Jahre Vollgarantie. Nicht so bei diesem Projekt, da ist das nicht möglich!

Nur ein kurzer Abriss seit ich das Fahrzeug habe:

Fahrzeug gekauft für	EUR 4500
2 Scheinwerfer	EUR 800
Scheinwerfer instandsetz.	EUR 350
2 Antriebswellen	EUR 3200
Diverse Kleinteile	EUR 4000
Bremsen überholen lassen	EUR 450
Zwei hintere Halbachsen	EUR 900
Teile sandgestrahlt und lackiert	EUR 1000

Die ganze Inneneinrichtung fehlt noch, neue Reifen müssten her. Bis da alles in einem schönen Zustand ist, kostet mich das immer noch weit über EUR 15000. Sie sehen selbst, was das Fahrzeug kostet, bis es fertiggestellt würde. (lächerlich)

Meine finanziellen Ressourcen und meine Geduld sind am Ende.

Ich schreibe nicht übertrieben. Mein Angebot zählt:

Adler Karre nicht komplett
Teile kosten ein Schxxxx Geld
Karre ist nach Zusammenbau nichts wert.

Sämtliche Unterlagen gehören dazu
EUR 20

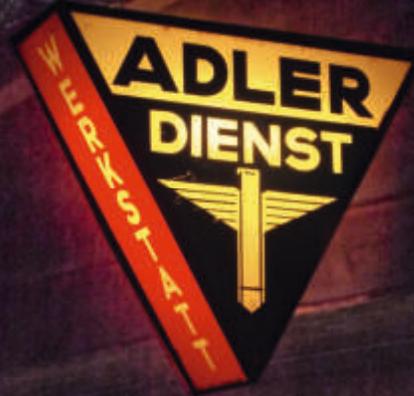
Ohne Garantie, ab Platz, nur Abholung.



Ich hoffe, dass Sie mein Angebot annehmen, ansonsten gibt es ab nächsten Freitag einen Adler weniger.»

Unserer Ehrenmitglied Kurt Christian Fischer hat das Angebot angenommen und den Adler gerettet. Die Redaktion wäre natürlich auch sofort losgefahren...





Gutes im Schilde



von Manfred Schleißing



Nur für AMVC-Mitglieder gibt es Originalgetreue 1:1-Repliken des alten Werkstattsschildes von 1932 zum Selbstkostenpreis von 475,- Euro (nur Abholung, kein Versand!)

Das dreieckige Adler Werkstattsschild (73 x 70 x 70 x 23 cm) war original quer an der Außenfassade bei allen Adler-Werkstätten zwischen 1932 und 1957 mit einer Wandhalterung angebracht.

Das neue Schild ist eine 1:1-Kopie in Maßen, Material, Form und Farbe. Es hat einen Metallrahmen aus Winkel Eisen, eine Blechplatte an der schmalen

Rückseite und einen abschraubbaren Deckel oben.

Alle Metallflächen sind im originalen Adler-Farbtönen „Enzianblau“ pulverbeschichtet.

Die beidseitig beschrifteten, transparenten Milchglas-Plexiglasscheiben sind von innen mit zwei Glühlampen (E27) beleuchtet.

Man kann das Schild oben mit zwei Ösen aufhängen oder baut sich eine Wandhalterung. Das Schild wiegt 11 Kilogramm.



Auskünfte und schriftliche Bestellungen bei Manfred Schleißing,
Tel.: +49 171 7363408
E-Mail:
m.schleissing@adler-veteranen.de



Herr Gronholz schickte der Redaktion diese alten Werkstattbilder. In der nächsten Clubmitteilung werden weitere Bilder aus seiner Sammlung gezeigt.



Stolz steht hier Meister Gronholz vor seinem Geschäft in Bad Segeberg 1935.

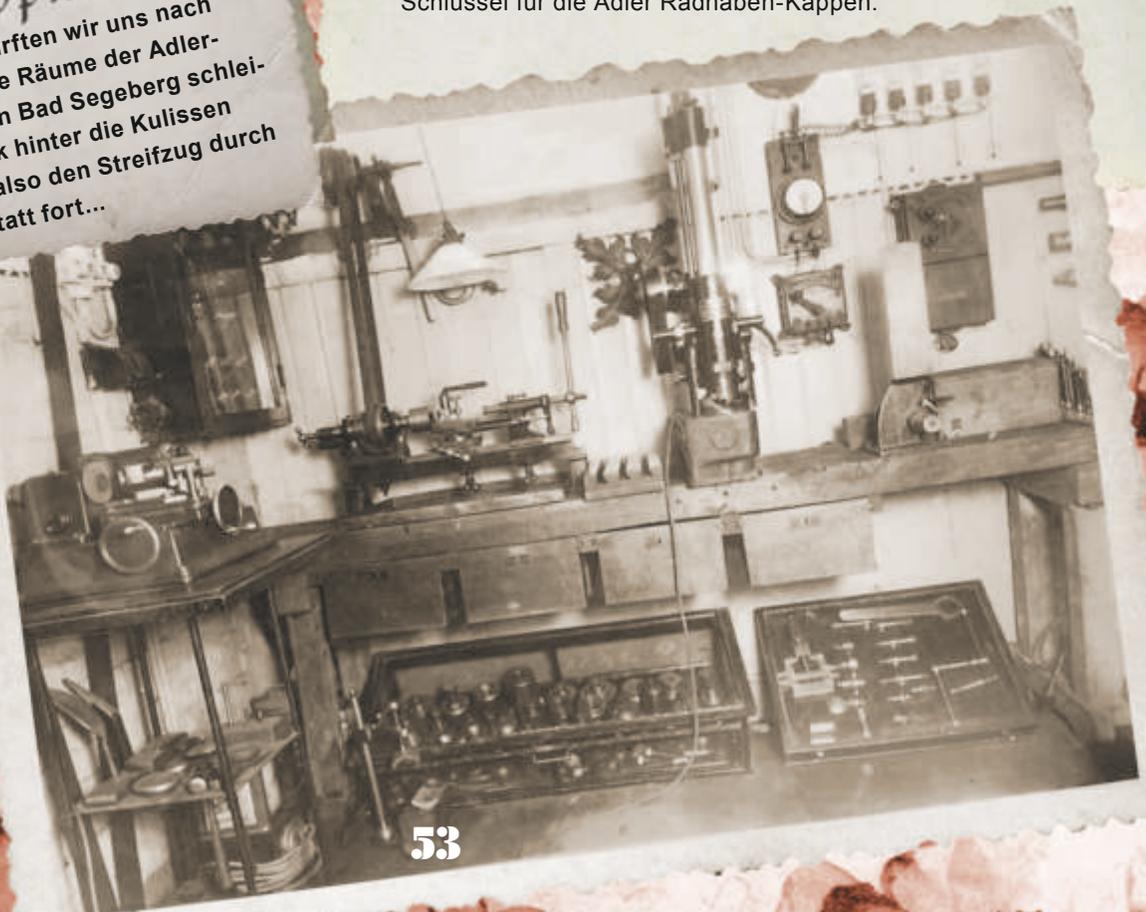
Für die 6000 Einwohner der Kleinstadt im Dreieck zwischen Hamburg, Kiel und Lübeck bietet er viel:

Esso-Tankstelle, NSU Motorräder, Adler Fahrräder, Adler Motorfahrräder, Adler Automobile, eine große Reparaturwerkstatt, Abschleppdienst und Autovermietung. Über der Einfahrt an der Fassade das beleuchtete ADLER-Dienst Schild, das uns als Muster für die verkäuflichen Adler Schilder diente!

Bilder aus dem Pappkarton

In den letzten CM's durften wir uns nach Betriebsschluss in die Räume der Adler-Werkstatt Gronholz in Bad Segeberg schleichen und einen Blick hinter die Kulissen werfen. Setzen wir also den Streifzug durch die ruhende Werkstatt fort...

Hier sind wir in der Feinmechanik-Ecke. Auf dem Regal links mit dem Ausbeulwerkzeug steht die Hunger Ventilschleifmaschine. Im Glaskasten darüber die Spannstücke für verschiedene Ventildurchmesser. Eine kleine Fein Drehbank dient zum Abdrehen von Ventilen. Daneben die elektrische Zylinder Hohnmaschine, die auch in der Werkstatt bei eingebautem Motor benutzt werden kann. Unter der Werkbank die Kollektion unentbehrlicher Abzieher für Radnaben, Lager und andere Zwecke. Rechts unten im Kasten der große 46er Schlüssel für die Adler Radnaben-Kappen.



ADAC EUROPA CLASSIC 2021 »»

ADAC

20.-24. SEPTEMBER
2021

SCHENNA/SÜDTIROL



WEITERE INFORMATIONEN: [ADAC.DE/AEC](https://www.adac.de/aec)
EUROPA-CLASSIC@ADAC.DE
FACEBOOK: /ADACKLASSIK



A.R.T.Z.
Autokonservierung

ADAC Classic-Car-
Versicherung



[Herrenausstatter.de](https://www.herrenausstatter.de)

hofmann
DRUCK+MEDIEN

GETTYGO

STROMTANK
AUDIO POWER

TITANIUM
SOLUTIONS GmbH

TomTom

ALPS
COFFEE
HIGHEST QUALITY
SCHREYKOGG
1890

schenna

FORST
SPEZIALBIER-
BRÄUEREI
BIERAL-BIER-BIER-BIER

südtirol

Zu guter Letzt

EINE OSTERFAHRT (Nach „The Motor News“)

