



Das Original. Die Adler 250 MB, wie sie in Frankfurt aus dem Werk rollte

## Edelschrauber Roland Dummer aus Berlin ...

erwarb seine „Meriden“ auf der Basis einer Adler

Der Werkzeugmacher Roland Dummer aus Berlin verfügte mit seinem Beruf über die günstigste Ausgangsbasis als „Edelschrauber“, denn der Zugriff auf spezielle Werkzeugmaschinen, Werkstoffe und natürlich auch das fachliche Können waren ideale Voraussetzungen dafür. Im Heft 08/08 lernten die Leser die Jawa-Schrauber vom „Spinnerberg“ kennen, dabei auch Roland Dum-

mer mit seinen selbst entwickelten Zylindereinheiten für die „3 1/2“. Es gelang ihm 1966, eine der begehrten Adler MB 250, Baujahr 1954, zu erwerben. Die Maschine war von Gebrauchsspuren gezeichnet und bot für den nun schon erfahrenen „Edelschrauber“ eine gute Ausgangsbasis, um seine Ideen für einen totalen Umbau zu verwirklichen. 1967 startete er sein Projekt

„Adler“. Die Innereien des Zweitaktmotors wurden total verändert. Die Lagerung der Kurbelwelle baute er auf die fortschrittliche Nadellagerung um, selbstverständlich wurde die Feinstbearbeitung der Kurbelwelle einschließlich der Auswuchtung selbst getätigt. Das ist mit wenigen Worten niedergeschrieben, aber tatsächlich ist das ein nicht einfaches technisches Projekt.



Von der rechten Seite betrachtet ist deutlich der Tachoantrieb am Vorderrad zu erkennen sowie einzelne Teile der sozialistischen Produktionspalette

**JA, ich bin**  
lizenzierter Motorsportler  
im DMSB



48 von 24.935 erfolgreichen  
Lizenznehmern des DMSB

**Und Sie?**

Fordern Sie jetzt  
Ihren Lizenzantrag an!  
Telefon: 0 69 - 63 30 07 42  
Email: lizenzen@dmsb.de

**DMSB**  
Deutscher Motor Sport Bund e.V.



Das Bild zeigt zwei „Edelschrauber-Produkte“ von westlich der Elbe, beide sind sehr den Rennmodellen von Adler angenähert, und auch die unterschiedlichen Vorderradführungen sind interessant, die beide auch im Rennsport erprobt wurden

Dazu mussten vorerst komplizierte Werkzeuge erdacht und gefertigt werden, denn die Kurbelwelle musste in alle Einzelteile zerlegt werden. Die Kurbelwellenteile werden mittig durch eine Hirthverzahnung kraftschlüssig verbunden und die Schraubverbindung der Wellenteile mit einem Zahnradschlüssel betätigt, diese Werkzeuge für die De- und Montage mussten erst gefertigt werden. Die Pleuel verwendete er nach Frisierarbeiten vom Motorroller „Tatran“, auch hier wurden die Pleuelaugen mit Nadellagern ausgestattet. Die Kolben der MZ ES 150 wurden „umfunktioniert“, frisiert und angepasst. Die Zylinder fertigte er aus einem Aluminiumblock, die Rippen wurden aus dem Stück gedreht und gefräst. Um das Material für den

Aluminiumrohling zu gewinnen und selbst gießen zu können, mussten ein paar AWO Motorgehäuse geopfert werden. Selbstgefertigte Schleuderguss-Laufbuchsen aus Grauguss wurden angefertigt und eingezogen, Sorgen bereitete anfangs das Ermitteln der richtigen Schrumpfmaße, aber Probleme waren da, um zur Zufriedenheit gelöst zu werden. Die veränderten Zylinderdeckel waren ebenfalls Spenderteile aus Zschopau. Dass die Zylinder „schärfere“ Steuerzeiten erhielten, war wohl neben der verbesserten thermischen Charakteristik für den Motor gegenüber den vorher verwendeten Graugusszylindern die grundlegendste Voraussetzung für die Fertigung der Neuteile. Die Steuerzeiten sowie das Motortuning überhaupt war der damals

bekannten „Scholtys-Adler“ (BRD Rennfahrer) angepasst und die Leistung soll da bei etwa 32 PS gelegen haben.

Den Zweizylindermotor stattete er mit zwei Vergasern der AWO-S von BVF mit 25,5 mm Durchlass aus, zentrisch zwischen den Vergasern installierte er eine gemeinsame Schwimmerkammer. Die Vergaser erhielten Ansaugtrichter aus Aluminium, die unter der Sitzbank in eine gemeinsame Ansaugkammer in die Seitendeckel mündeten. Die Schalldämpfer von Jawa waren ideal für den Adlertwin geschaffen und wurden den originalen Krümmern, deren Anbringung an den Zylindern lediglich verändert wurde, angepasst.

Auch das Getriebe passte er seinen eigenen Vorstellungen an, in-

dem er den 3. Gang enger an den 4. Gang legte. Bei der ehemals bekannten Leipziger Firma Düsedau & Heipp ließ er sich verschiedene Ritzel und Kettenblätter für die Sekundärübersetzung anfertigen, die er mit Erleichterungsbohrungen versah.

Der Rahmen der MB wurde total umgebaut, lediglich die unteren Züge und der Steuerkopf blieben vom Original erhalten. Die Schweißarbeiten am Rahmen übernahm Jawa-Freund Günter Knaack, die veränderten Rahmenteile wurden aus nahtlosen Stahlröhren gefertigt.

Die Geradwegfederung musste einer modernen Schwinge für das Hinterrad weichen, die selbstverständlich auch selbst gefertigt wurde. Mittels Federbeinen von Jawa stützte Roland die modifizierte MZ-Schwinge gegen den Rahmenoberzug ab. Die Kurzschwinge der Vorderradführung wurde weggelassen und dafür auf eine Teleskopgabel Marke „Jawa“ umgebaut. Da die „Adler“ im Original eine relativ niedrige Gesamthöhe hat und diese auch bleiben sollte, musste die Länge der Standrohre um 90 mm reduziert werden, veränderte Federn und weitere Anpassungsarbeiten waren notwendig.

An der Telegabel wurde ein veränderter Scheinwerfer von MZ installiert. Als sportliches Zubehör

## SICHERN SIE SICH JETZT DIE VORTEILE DER NEUEN DMSB-JAHRESLIZENZ

- ✓ Ihre Zulassung zum lizenzierten Motorsport unter dem Dach des DMSB und seiner Mitgliedsorganisationen
- ✓ Ganzjähriger Versicherungsschutz bei allen lizenzpflichtigen und lizenzfreien Motorsportveranstaltungen\*
- ✓ Erhöhter Unfallversicherungsschutz bei Abschluss einer DMSB-Zusatzversicherung
- ✓ Kostenloses VORSTART-Abo, DMSB-Handbuch mit allen Reglements, Austragungsbestimmungen etc.



So sieht man sich nach Jahren beim „Edelschraubertreff“ des „Freien Motorradfahrer-Freundeskreis“ in Zittau wieder, Günter Knaack auf der traumhaften Norton Commando und Roland Dummer mit Moto Guzzi Beta



befand sich ein Tachometer als separates Gerät am Lenker, als Antrieb für den Tachometer verwendete er das bewährte Gerät vom Jawa 05, da die Adler ebenso wie das Jawamoped über 16" Räder verfügte, bot sich die übersetzungsunabhängige Anbringung am Vorderrad an.

Der Lenker wurde mittels der Spannklemmen des Pannonia Lenkers vor den Standrohren montiert, dadurch den Körpermaßen und der Sitzposition des Fahrers gut angepasst. Ebenfalls von Pannonia verwendete er den beliebten Sportgasgriff, dieser musste allerdings für die Zweivergaserbetätigung umgearbeitet werden.

Alle Blechteile erfuhren sinn- und stilvolle Veränderungen, beim auf 18 Liter Fassungsvermögen veränderten Kraftstofftank soll die Aufzählung beginnen, der Tank wurde verlängert und verleiht damit dem Motorrad eine schlankere Linie. Der vordere Kotflügel stammte ursprünglich aus der Suhler S 50 Serie, für hinten fand ein umgebautes MZ-Teil Verwendung, ebenso sind die gekürzten Seitendeckel Zschopauer Abstammung. Die geschmackvolle Sitzbank mit dem roten Bezug ist auch ein „umgestricktes“ Teil einer MZ.

An fast allen Kleinteilen nahm der Edelschrauber sinnvolle und auch modische Veränderungen

vor, so wurden die Bedienelemente für Kupplung und Vorderradbremse mit Kugelenden bestückt, ein Hauptständer wurde völlig neu gefertigt, ebenso der Fußbremshebel. Das Rücklicht von Jawa war zu jener Zeit ein begehrtes Teil für Umbauten und fand an der „Pseudo-Adler“ Verwendung.

Die 16" Stahlfelgen der Adler wurden gegen Alufelgen aus DDR-Produktion ersetzt, die Vollnabenbremsen übernahm er vom Original, lediglich die Vorderradbremse wurde seitenverkehrt im Rad installiert um eine günstigere Variante des Bremsgegenhalters zu ermöglichen.

Die edle Maschine wurde in schwarz und elfenbein lackiert. Die Adlerembleme konnte der Schöpfer beibehalten, da er über die originalen Kraftfahrzeugpapiere verfügte und somit war der

Umbau also „legal“. 1968 war das Werk vorerst vollendet und das Fahren konnte beginnen. Es funktionierte auf Anhieb alles, bei versierten „Edelschraubern“ eigentlich eine Sache der Ehre. Ein wenig Rennluft durfte die Adler bei einem Einsatz auf der Bernauer Schleife auch einmal schnuppern.

Ernst Leverkus, der große „Klacks“, hätte beim Anblick des Edelnitzers mit Sicherheit die Hände über den Kopf gehoben und gesagt, das müsste Direktor Hermann Friedrich sehen, das wäre ein Vorschlag für die Entwicklungsabteilung in Frankfurt. Direktor Friedrich war der führende Kopf bei Adler und für die Entwicklung der bekanntesten Kreationen im Frankfurter Werk federführend. 1969 ist er verstorben und konnte nicht die Dummersche Adler kennen lernen.

Die Fahrfreuden für Roland Dummer waren schön, die Bewunderung fachkundiger Betrachter bereitete Freude, aber inspirierte auch gleich wieder zu neuen Aufgaben. Unter den bisher vorgestellten „Edelschraubern“ war keiner, der es bei einem Objekt beruhen lassen hat, wer den Virus aufgenommen hat wird rastlos und süchtig nach weiteren Projekten. So auch unser Freund Roland, ab 1975 erfolgte eine weitere Modernisierung der Maschine. Er veräußerte sein Schmuckstück 1978 nach Sachsen in die Nähe von Werdau und wagte sich an ein neues Projekt, nach Jawa folgte Morini 3 1/2 und später eine „Pantah“.

Im nächsten Bericht erfährt der Leser die unglaublichen, aber verwirklichten Motorradträume des in der DDR lebenden Ungarn „Ferry“ Wajand.

## SPAREN SIE NICHT AN IHRER SICHERHEIT!

Die meisten privaten Unfallversicherungen schließen Motorsport als Risiko aus! Mit einer DMSB-Lizenz erhalten Sie eine **Grundabsicherung** für die Unfallrisiken im Motorsport



Sichern Sie zusätzlich sich und Ihre Familienangehörigen und Lebenspartner durch eine **DMSB-Zusatzversicherung** ab!

Weitere Infos auf [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) unter **Lizenznehmer – DMSB-Unfallversicherung**

**JA, ich bin**  
lizenzierter Motorsportler  
im DMSB



Fordern Sie jetzt Ihren Lizenzantrag an! Telefon: 0 69 – 63 30 07 42, E-Mail: [lizenzen@dmsb.de](mailto:lizenzen@dmsb.de)