



Die Adler war ein Traum auf zwei Rädern

1. Teil: Wolfgang Schulz machte daraus seine Träume Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Archiv Jürgen Kießlich (3), Wolfgang Schulz (3)



Heinrich Kley gründete 1880 in Frankfurt am Main eine Firma, aus welcher später die Adler Fahrradwerke entstanden. Die Firma expandierte sehr schnell, nach dem Produktionsstart mit Fahrrädern wurden Dreiradwagen und Voiturette Autos produziert. Es folgten mehrfach Umzüge aufgrund der Firmenerweiterung, 1898 kam die Produktion von Schreibmaschinen dazu und 1901 rollten die ersten Motorräder mit De-Dion Motoren aus den Werkhallen. Bis 1908 brachte die Firma zwölf verschiedene Motorradmodelle auf den Markt, um diesen Produktionszweig jedoch danach zu beenden.

Buch
DKW – Motorradsport 1910 – 1939

19,- Euro
 Bestellung unter
www.top-speed.info

Das Standbein der Firma blieb über Jahrzehnte die Produktion vielfältiger Automobiltypen bis über den Zweiten Weltkrieg hinaus in einer beachtenswerten Geschichte. Neben einigen Luxusmodellen mit 6 Zylindern und sogar dem als „Achtzylinder“ benannten Modell waren die Baureihen mit Vierzylindermotoren dominierend. Wohl heute noch verbreitet bekannt ist der Trumpf Junior aus den Jahren 1934 bis 41. Während des Zweiten Weltkrieg wurde für die Rüstung produziert, im März 1944 zerstörten die Alliierten große Teile der Produktionsstätten. Noch bestehende Reste wurden ausgelagert. Da keine Zwangsarbeiter mehr in der Produktion zur Verfügung standen, wurden die fehlenden Plätze durch KZ-Häft-

linge ergänzt, viele von ihnen konnten die Strapazen nicht überleben oder kamen in Vernichtungslager. Die amerikanische Besatzungsmacht beschlagnahmte nach dem Zweiten Weltkrieg die Frankfurter Werke, die Wiederaufnahme der Automobilproduktion verhinderte Generaldirektor Ernst Hagemeier. Die Produktion wurde auf Büromaschinen, Fahrräder und Werkzeugmaschinen umgestellt. 1947 wurde der erste Versuch mit der kleinen M 60 auf zwei Rädern gewagt, zu jener Zeit durfte Deutschland noch nicht mehr als 60 cm³ in einen Motorradmotor „investieren“. Die Einzylinderreihe steigerte sich bis zur M 2011 mit 200 cm². Erst 1949, in der wieder aufblühenden Wirtschaft der Bun-

desrepublik, startete die Produktion der noch heute sehr beliebten Adler Motorräder. Mit der M 200 begann der Qualitätssprung in die Klasse der Zweizylinder ab 1951, 1952 erschienen die M 250 und die 250S, 1954 folgten die MB 200 und die MB 250S, 1956 kamen die letzten Modelle, die Favorit und die Sprinter auf den Markt. Als der Motorradmarkt gegen Ende der 50er-Jahre nicht nur in Deutschland in die Knie ging, war das Aus bereits bei Adler 1957 erreicht. Schade für eine Motorradära, von welcher noch heute Liebhaber schwärmen. Für den Adlerchefkonstrukteur Hermann Friedrich endete damit ein Lebenswerk. Seine Handschrift prägte die kleinen Zweitaktmotorräder, noch heute sollten wir den 1969

verstorbenen Ingenieur mit vielen bahnbrechenden Konstruktionen ehren und dankbar sein.

Die kleinen Motorräder von Adler bestachen mit ihrer grazilen und eleganten Linienführung, sowie mit ihren, leider nicht immer ganz ausgereiften, technischen Feinessen.

Allein die Zeit ab etwa 1956, in welcher die Firma mit ihren Produkten auf dem Markt Fuß fasste, war ungünstig. Denn da begann sich der Niedergang der Motorradindustrie abzuzeichnen, die Kunden wollten Kleinwagen als Familienkutschen. Trotzdem gab es ein Reihe von Individualisten, diese hielten ihre Maschinen am Leben und pflegten sie. Deswegen existieren heute noch einige davon. Eine andere Gruppe nutzte die Maschinen als Grundlage für Umbauten für sportliche Zwecke. Erfolge im Straßenrennsport finden wir noch heute in der Statistik und auch die Motocross-Umbauten waren zu ihrer Zeit recht erfolgreich.

Die kleine M 100 hatte bereits hinten eine moderne Geradwegfederung und vorn eine geschobene Kurzschwinge mit Drehfedern und Reibscheibendämpfern. Nach dem Verkaufserfolg der M 100 wurde der Gedanke geboren, einen zweiten Zylinder anzukoppeln. Diese Überraschung wurde 1951 an der M 200 den Kunden offenbart. Das Fahrwerk wurde überarbeitet, die Federung verbessert übernommen, die Geradwegfederung erhielt hydraulische Dämpfung und einstellbare Federhärte. Die neuen 16" Räder verbesserten die Optik wesentlich und machten das Fahrzeug noch eleganter. Die Verbesserungen wurden im Rahmen der Modellpflege erheblich gesteigert. Eine kurzzeitig eingesetzte Telegabel musste 1953 an der MB Reihe einer neu konstruierten Schwinggabel weichen. Als endlich 1958 in den Favorit- und Sprintermodellen mit 18 PS die Hinterradschwinge

eingeführt wurde, konnten diese Verbesserungen den Zusammenbruch der Firma nicht mehr retten.

Diesen hübschen Maschinchen widmete Wolfgang Schulz aus Aarbergen, im schönen Mittelgebirge des westlichen Untertaunus gelegen, sein Leben lang ganz besondere Aufmerksamkeit und entwickelte verschiedene Eigenbauten mit Mehrzylindermotoren. Er setzte das fort, was den begabten Technikern und Ingenieuren im Frankfurter Werk, ganz im Sinne von Hermann Friedrich, leider verwehrt geblieben war.

Wolfgangs Vater gründete als Kraftfahrzeugmeister 1950 eine Reparaturwerkstatt und startete mit einer



Wolfgang Schulz mit seinem Sechszylinder Meisterstück



Die Dreizylinder im „Racer-Look“

tor, dieser lieferte „satt“ 10,5 PS. An diese „Rakete“ hängte er auch noch einen Steib Seitenwagen – die Jugend war vor über 40 Jahren noch genügsam, was die Anschaffung eines Motorrades betraf! 1974 ging er mit diesem Gespann im Februar mutig die Fahrt zum berühmten Elefantentreffen auf dem Nürburgring an, das war zu jener Zeit noch ein Abenteuer, bevor es wegen Chaoten ausfuerte. Von diesem Erlebnis zurückgekehrt, berichtete er seinem Bruder völlig begeistert seine tollen Eindrücke, insbesondere von den vielen Um- und Eigenbauten. Sein Entschluss reifte spontan, das kann ich auch. Darauf der Bruder: „Du hast doch so

viel schöne Adler Twin Motoren im Regal liegen, da hast du doch eine gute Ausgangsbasis.“ Gesagt getan und es ging los, als besonders angenehm empfand er Motoren der Baureihe MB 200 aus den Jahren von 1954 bis 1956. So ein Twin leistete von der Stange 11,4 PS bei 5450 U/min. Als erstes Projekt wählte er als Einstieg die einfachste Variante – einen Vierzylinderreihenmotor im nur unwesentlich veränderten, originalen Fahrwerk wollte er auf die Räder stellen. Wie es weiter ging, erfährt der Leser im nächsten Bericht.

Vertretung für Adler Motorräder. Dabei konnte er aber nicht ahnen, dass er seinen 6-jährigen Filius Wolfgang dabei lebenslang mit dem Vogelvirus „Adler“ infizierte. Mit 16 Jahren erwarb dieser sein erstes Moped. Er lernte den Beruf des Kraftfahrzeugmechanikers, aber nicht beim Vater, er wollte andere Werkstattluft schnuppern. Erst 1970 kaufte er sich eine Adler, eine MB 201 mit einem Einzylindermo-

tor, dieser lieferte „satt“ 10,5 PS. An diese „Rakete“ hängte er auch noch einen Steib Seitenwagen – die Jugend war vor über 40 Jahren noch genügsam, was die Anschaffung eines Motorrades betraf! 1974 ging er mit diesem Gespann im Februar mutig die Fahrt zum berühmten Elefantentreffen auf dem Nürburgring an, das war zu jener Zeit noch ein Abenteuer, bevor es wegen Chaoten ausfuerte. Von diesem Erlebnis zurückgekehrt, berichtete er seinem Bruder völlig begeistert seine tollen Eindrücke, insbesondere von den vielen Um- und Eigenbauten. Sein Entschluss reifte spontan, das kann ich auch. Darauf der Bruder: „Du hast doch so



Teilansicht der Schulz-Four



Umgebaute Duplexbremse für die „Six“

NEU im Shop
Buch
AWO – Die Geschichte einer Legende

34,- Euro
 Bestellung unter
www.top-speed.info