

Die Adler aus Frankfurt/Main war ein kleiner Traum auf zwei Rädern

2. Teil: Wolfgang Schulz machte daraus seine Träume Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Privat (5), Jürgen Kießlich/Archiv (1)



Das Meisterwerk von Wolfgang Schulz

So endete Teil 1 der Adler-Schulz-Story: ... Gesagt getan und es ging los, als besonders angenehm wählte er Motoren der Baureihe MB 200 aus den Jahren von 1954 bis 1956 aus. So ein Twin leistete von der Stange 11,4 PS bei 5450 U/min. Als erstes Projekt realisierte er als Einstieg die einfachste Variante – einen Vierzylinderreihenmotor im nur unwesentlich veränderten, originalen Fahrwerk wollte er auf die Räder stellen.

Der Schwerpunkt lag dabei in der Ausübung mechanischer Arbeiten an der Koppelung zweier Motoren. Mit hoher Präzision wurden die Kurbelwellen überarbeitet und verbunden, sowie die beiden Motorgehäuse. Die speziellen Maschinenarbeiten konnte er in der Werkstatt eines Freundes selbst

erledigen. Die Verbindung der beiden Kurbelwellen erfolgte mittels Flansch und Gummischeiben, dadurch blieb eine gewisse Elastizität erhalten. Bei den originalen Motoren wurden die Verbindungen der Kurbelwelle über Hirth-Verzahnungen getätigt, welche er für die einzelnen Wellen beibehielt. Der Hubversatz wurde logisch festgelegt, das Original hatte 180° und der Vierzylinder bekam 90° Versatz. Aufgrund der entstandenen Maße bei der Verbindung der Kurbelwellen musste er zwischen die beiden Kurbelgehäuse eine 20 mm dicke Distanzscheibe einfügen. Insgesamt baute der Motor über eine Breite von 680 mm. Die Zündanlage und die Lichtmaschine blieben im wesentlichen original, lediglich zwei Kontakte kamen dazu und der Nocken wurde verändert. Die Optik der Maschine erstrahlte im leuchtenden Rot und wurde durch einen verbreiterten Originaltank kräftiger gestaltet, einen tollen Blickfang boten die vier Schalldämpfer. Die Ma-

schine hat er leider verkauft, es wird jedoch ein neues Projekt entstehen. Das nächste Werk lautete Dreizylinder mit 375 cm³ Hubraum. Für die Verbindung der Kurbelwellen wählte er eine andere Variante, er vertraute auf Verzahnung und Verschraubung. Der Hubversatz, wie auch anders, wurde mit 120° realisiert. Bei der Fertigung kam er später mit dem über Jahre bekannten Experten Eckhard Finke in Kontakt. E. Finke dürfte aus einigen vorausgegangenen „Edelschrauberberichten“ den Lesern bereits bekannt sein. In der DDR war er als Rennfahrer in der Klasse bis 250 cm³ Lizenz und auch als Experte besonders bei Getriebefragen bekannt geworden. Er ging wie so viele Leute jener Zeit in den Westen und baute sich in Burgschwalbach eine namhafte Existenz auf. Die originale Lichtanlage mit 6 Volt wurde übernommen und bei der Zündung holte er sich eine Anleihe in Ingolstadt. In einem Werk, in welchem über Jahrzehnte erfolgreich Drei-

zylinder-Zweitaktmotoren gefertigt werden, wird auf jeden Fall eine zuverlässige Zündanlage zu erhalten sein – und somit wanderte eine DKW Junior-Kontaktplatte an den Eigenbau von Wolfgang Schulz. Auch der Dreizylindermotor wurde, ohne den originalen Rahmen zu verändern, in diesen geschickt „hinein-



Wolfgang Schulz mit seinem Sechszylinder Meisterstück.



Die Dreizylinder im „Racer – Look“

Buch

Dieter Braun

Weltmeister und Publikumsliebhaber



19,- Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info

gepasst". Wolfgang experimentierte mit zwei Gabelvarianten, erstens mit der Standardgabel mit geschobener Kurzschwinge aus der Serie und außerdem mit der von Adler als Nachrüstung angebotenen Gabel mit zusätzlichen Teleskopdämpfern. Auf dem Foto mit dem Triple ist die nachgerüstete Gabel zu sehen, allerdings ohne die Zusatzdämpfer, lediglich deren Befestigungsaugen sind zu erkennen. Wer schon ein-

möchte, sollte sich bei You Tube erst einmal von den Klängen dieses einmaligen Motors faszinieren lassen und staunen wie der Meister ganz lässig per Hand die Six kickt. Es ist nicht das Inferno von Hailwoods Honda Six, aber es ist ein Klang, den man nicht vergisst, weil er einmalig ist. 1977 stand die Sechszylinder mit 600 cm³ Hubraum und einer Leistung von etwa 35 PS fahrbereit in der Werkstatt. Bei der aufwändigen mechanischen Arbeit während der Fertigung der Kurbelwelle stand auch dieses



Seitenansicht der Schulz - Four



Ein Sechszylinder - Traum

den mit dem 2. Gang bemerkbar machten. Um die Optik über dem gewaltig wirkenden Motor zu verbessern, montierte er den Tank einer Norton Commando. Diese englische Kombination passte wie für die Adler geschaffen. Die Fahrerergebnisse mit dem Gespann waren vorzüglich, über das damit erregte Aufsehen brauchen wir wohl nicht zu sprechen.

Nach 20 Jahren und 17.000 Kilometern Fahrerlebnis pur gönnte Wolfgang aus rein prophylaktischen Gründen dem Gespann und insbesondere dem Motor eine GR. Dabei rüstete er die Pleuel-Hauptlager auf Nadellager um und erneuerte alle Simmerringe. Seitdem läuft das Gespann noch immer zur Freude seines Besitzers und zur Freude der staunenden Betrachter. Bleibt nur noch zu wünschen, dass die bisher nicht vollendete Neuentwicklung Adler-Four ebenso gelingt.

Im nächsten Report werden wir uns der Entwicklung der Vierzylindermaschinen mit 400 ccm Hubraum bei Honda widmen.



Der Blick zwischen Maschine und Boot

mal Auspuffkrümmer selbst gefertigt hat, kann nachempfinden, wieviel Geschick dazu gehört, diese drei Rohre zwischen den vorderen Rohrführungen am Rahmen durchzuquetschen. Die Auspuffanlage 3 in 1 endet im linksseitig verlaufenden Schalldämpfer.

Wie immer kommt bei jedem guten Essen das Kompott am Ende, so auch bei Wolfgang Schulz mit seinem größten Traum – Adler mit Sechszylindermotor. Wer sich akustisch vor dem Lesen einstimmen

Mal wieder Eckhard Finke helfend zur Seite. Der breite Motor wurde asymmetrisch nach rechts verlagert in den vom gespreizten Rahmen eingebaut. Die dadurch entstehende Schwerpunktverlagerung der Maschine konnte er sich leisten, da sowieso der Anbau eines Steib LS 200 geplant war. Etwas aufwändiger gestaltete sich die Realisierung der Zündanlage. Eine 12-V-Anlage sollte installiert werden, dazu diente die Lichtmaschine eines 2CV, diese wurde über

einen Keilriemen angetrieben. Die positiven Erfahrungen mit der Kontaktplatte von DKW wurden übernommen und zwei Platten übereinander montiert, dahinter fand dann auch die Lima ihren Platz, alles über dem Motor und unter dem Tank gelagert. Das Einstellen der sechs Zylinder war schon eine Fummelei, wie Wolfgang meint, aber da musste er durch. Das Kraftstoff-Luftgemisch erzeugten drei Vergaser von Amal, diese wurden ja in Frankfurt u.a.m. auch für Adler gefertigt. Der Hubversatz betrug bei dem Projekt 60°. Die Zündfolge realisierte er auf 1-5-3-6-2-4, Bewährtes sollte man übernehmen, sagte sich der Meister. Am Rahmen wurde nichts verändert, auch die kleinen 16" Räder wurden beibehalten. Lediglich für die Vorderradbremse war eine bessere Verzögerung vorgesehen, er baute die Ankerplatte auf Duplex um. Auch hier vereinte er die sechs Krümmerrohre in einem gemeinsamen Schalldämpfer. Das Getriebe blieb, wie auch bei den anderen Kreationen original erhalten, aber hier bereitete die stärkere Motorleistung doch etwas Probleme, in dessen Folge sich mehrfach Schäd-

Buch

Heinz Rosner

... startet für MZ



24,- Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info