



So lernten wir die Adler RS unter Dieter Falk kennen

# Die Renn-Adler lässt grüßen

Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Heinrich Kley gründete 1880 in Frankfurt am Main eine Firma, aus welcher später die Adler Fahrradwerke entstanden. Nach dem Produktionsstart mit Fahrrädern wurden Dreiradwagen- und Voiturette-Autos produziert. 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. Das Standbein der Firma blieb über Jahrzehnte die Produktion vielfältiger Automobiltypen bis über den Zweiten Weltkrieg hinaus in einer beachtenswerten Geschichte.

1947 wurde der erste Versuch mit der kleinen M 60 auf zwei Rädern gewagt, zu jener Zeit durfte Deutschland noch nicht mehr als 60 cm<sup>3</sup> in einen Motorradmotor „investieren“. Die Einzylinderreihe steigerte sich bis zur M 2011 mit 200 cm<sup>2</sup>. Erst 1949, in der wiederaufblühenden Wirtschaft der Bundesrepublik, 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 Motorrad-Ära von welcher noch heute Liebhaber schwärmen. Für den Adlerchefkonstrukteur Hermann Friedrich endete damit ein Lebenswerk, seine Handschrift prägte die kleinen Zweitaktmotorräder. 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 wesent-

lich 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



1980 beim Oldtimer GP in Most sahen wir sie wieder

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

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 in der Bundesrepublik Deutschland bereits abzuzeichnen.

Trotzdem gab es eine Reihe von Individualisten, diese hielten ihre Maschinen am Leben und pflegten sie. 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.

Wie waren wir begeistert, als 1957 Dieter Falk, Hubert Luttenberger, Günter Beer, Siegfried Lohmann und Georg Steindl gleich mit einer ganzen Armada der flinken Flitzer mit dem Adler als Firmenemblem auf dem Sachsenring am Start standen. Der Frankfurter (Main) Beer schaffte es auf Anhieb, vom Start weg in der Spitzengruppe gegen die Sportmäxe von Reichert und Heck zu kämpfen – sein Lohn war der 2. Platz in der Klasse bis 250 cm<sup>2</sup>.

Das Thema Adler soll noch einmal aufgegriffen werden, denn der Name ist noch nicht vergessen. Immer wieder findet man bei Otdtimerveranstaltungen die interessanten Fahrzeuge. Bereits in den Heften 12/08 sowie 9 und 10/12 lernten wir die Eigen- und Umbauten von Roland Dummer und Wolfgang Schulz kennen.

Bei Adler hatte man bereits 1954 eine Straßenrennversion für Privatrennfahrer in Form der 250er-RS entwickelt. Helmut Hallmeier überraschte damit beim Dieburger Dreieck mit seinem Sieg 1954. Wie auch bei vielen anderen Motorradmarken, fanden sich auch Enthusiasten für die Adler RS-Umbauten im Straßenverkehr. Wer die Krone erreichen wollte baute sich einen „Wassermann“. Als wir zu Himmelfahrt 1990 als DDR-Bürger in die Bundesrepublik reisen durften, waren wir die Gäste von Ernst „Klacks“ Leverkus beim bekannten Treffen in Braunsbach im Kochertal – unvergessen sind die Eindrücke noch heute, wie von gestern.



1990 in Braunsbach entdeckten wir die „Exoten“, rechts stehend Chr. Schneider

Auf dem Platz fanden wir mit stauenden Augen zwei dieser Repliken mit Zulassung für den Straßenverkehr. Ihre Erbauer und Besitzer waren beide aus Bonn, Christoph Schneider als studierter Maschinenbauingenieur vom TÜV und der Werkzeugmacher Jupp Dolff. Beide ergänzten sich perfekt beim Aufbau ihrer wunderschönen Motorräder. Christoph Schneider blickte von 1966 bis 1986 auf Adlererfahrung zurück, seine kleine „Sprinter“ kannte er in- und auswendig. 1987 kam die Idee mit der „SS“, und Freund J. Dolff war gleich dabei. Aus dem Zweizylinder-Zweitaktmotor wurden bei 6.200/min. 18 PS Leistung ermöglicht, und 54x54 mm Hub/Bohrung ergaben 247 cm<sup>3</sup> Hubraum. Die beiden Edelschrauber kitzelten mit auf 1:9,5 erhöhter Verdichtung und verschiedener Modifikationen zur Leistungssteigerung, bei 7.500/min. 24 PS, aus ihren Motoren. Die beiden Maschinen sind keine einiigen Zwillinge, die von Schneider ist in Grün gehalten, und das

Vorderrad wird von einer Kurzschwinge geführt, gegenüber der „Dolffchen“ in Blau mit einer Gabel von Ceriani (im farbigen Bild mit beiden Maschinen gut zu erkennen). Die flüssigkeitsgekühlten Motoren, in diesem Fall eine Frage der Ehre, arbeiten nach dem Thermosyphon-Prinzip mit 2,5 l Kühlmittelinhalt. Dolff verwendet an seinem Twin zwei 84er-Bing-Vergasers und Schneider ein Exemplar vom gleichen Typ mit 24 mm Querschnitt. Im Motor von Chr. Schneider drehen sich sehr edle Teile. Er hatte das Glück, dass ihm der Versuchsrennmechaniker von Adler, Willy Klee, die originale Kurbelwelle und die RS-Pleuel einbaute und dabei noch die Lagerung und Abdichtung verbesserte. Jupp D. griff auf die Exponate von Sobziak aus Ibbenbüren zurück, indem er dessen Kurbelwelle und T-Pleuel, allerdings nadelgelagert im Gegensatz von Adler, verwendete. Weitere Details des Motor-tunings würden hier zuviel Platz benötigen. Es sei aber erwähnt, dass der Primärtrieb erleichtert



Details der Maschine von J. Dolff

wurde und die Getriebeabstufungen vom 3. zum 4. Gang rennmäßig enger gelegt wurden. Letztendlich wurde auch die Kupplung geändert, indem die Scheiben zwar schmaler, aber dafür vier Stück untergebracht wurden. Anstelle von drei Scheiben wurde somit der gesteigerten Motorleistung für eine ausreichende Kraftübertragung Rechnung getragen. Beim Fahrwerk trieben die beiden Edelschrauber erheblichen Aufwand. Der getunte Motor hätte auch im Serienfahrwerk ohne Probleme ordentlich arbeiten können, aber, es sollte ja eine RS werden. Dafür wurde eigens eine Rahmenlehre gefertigt. Aus den Teilen der Rahmenverrohrung von der Stange wurde der RS-Rahmen nachgefertigt. Beide gingen in Sachen Federung und Radführung eigene Wege. Während Schneider auf die Schwinge der Sprinter mit Federbeinen von Boge der KS 125 zurückgriff, wählte Freund Jupp die Schwinge der Suzuki T 250 und die Federbeine von Marcocchi. Vorn setzte er eine Telegabel von Ceriani mit Gabelbrücken von Yamaha und die Bremse von Grimca Simplex ein. Christoph baute sich die geschobene Schwinge, ähnlich wie Adler, für vorn nach und verwendete die schöne 180 mm Adlerbremse. Beide setzten auf 18-Zoll-Leichtmetall-Hochschulterfelgen mit unterschiedlicher Breite entsprechend der Reifenabmessungen.

Beim Blechkünstler Martin Sauer im Schwarzwald gaben sie die Fertigung der Höcker und Alu-Tanks mit 16 und 19 (Jupp) Liter Volumen in Auftrag. Auch bei den Anbauten wie Schutzbleche, Instrumente, Elektrik, Bedienelemente etc. gingen beide unterschiedliche, kreative Wege.

Das Gewicht der kleinen Flitzer benannten die Erbauer mit 120 kg. Demzufolge kann man auf ein Masse/Leistungsverhältnis von 5:1 schließen. Die „Sprinter“ wurde 1955 ab Werk mit 120 km/h abgegeben. Somit könnten die Edelschrauberprodukte bei einer Spitze von 140 km/h, bei gutem Wind auch 150 km/h, liegen. Summa summarum haben sich die beiden Adlerverbesserer mit ihren gelungenen Umbauten ein großes Lob verdient. Mögen sie noch recht lange über Deutschlands Straßen fliegen – so könnte es unser großes Vorbild „Klacks“ formuliert haben.