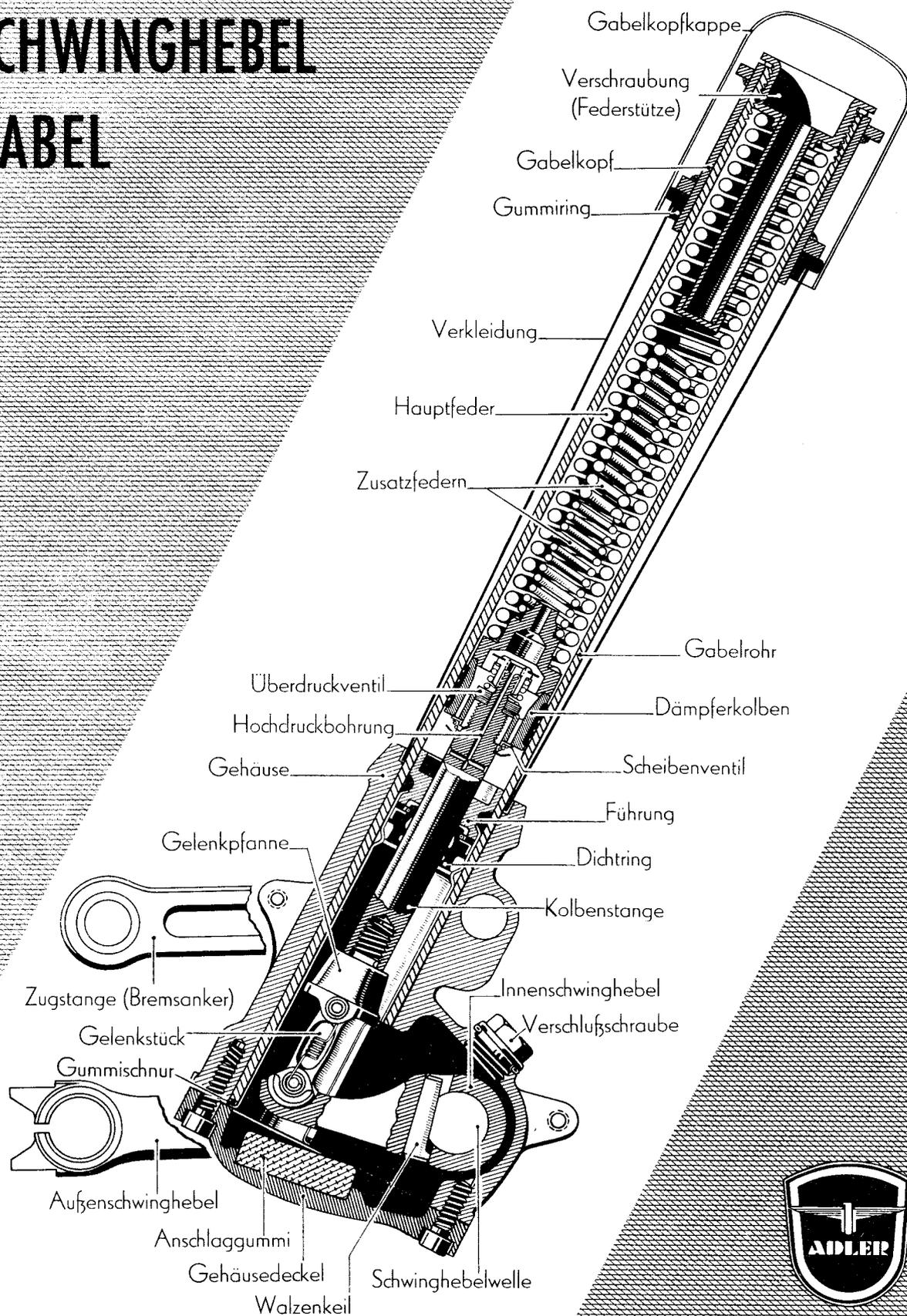


DIE NEUE ADLER SCHWINGHEBEL GABEL



DER LETZTE SCHRITT

zur erhöhten Fahrsicherheit und Bequemlichkeit des Motorradfahrers!

- | | | |
|---|-------|--|
| Leichtes Ansprechen der Federung
Großer Hauptfederungsbereich
Durchschlagsicher | ← 1 → | Geringste Innenreibung der gleitenden Teile
Groß bemessene Federwege
Progressiver Federungsverlauf. |
| Günstigste Raderhebungskurve
aller Vorderradfederungen | ← 2 → | Vorzug einer richtig ausgelegten
sorgfältig konstruierten Schwinghebelgabel. |
| Aufschaukeln, Nachschwingen,
seitliches Ausbrechen des Vorderrades
selbst bei stärkster Schräglage
in Kurven unmöglich | ← 3 → | Ölhydraulische Dämpfung
aperiodischer Wirkungsweise.
Große Arbeitsquerschnitte
wie bei einem Autostoßdämpfer,
einwandfreie Funktion. |
| Auch bei schärfstem Bremsen
bleibt das Federungsvermögen
der Gabel voll erhalten | ← 4 → | Die Bremskraft wird nicht vom Schwinghebel,
sondern von der Parallelogramm-Ankerung
aufgenommen. |
| Einzigartige Seitensteifheit selbst
bei schwerstem Seitenwagenbetrieb | ← 5 → | Kurze Schwinghebel und außerordentliche
Stabilität der Gabelrohre. |
| Wartungsfrei und verschleißsicher | ← 6 → | Sämtliche gleitenden Teile laufen
bei völlig geschlossener Bauweise im Ölbad. |

Aus der Summe der vorgenannten Eigenschaften resultieren überragend gute Federungs-Eigenschaften mit muster-gültiger Bodenhaftung.

Die neue ADLER-Schwinghebelgabel gehört zu den charakteristischen Merkmalen der MB-Konstruktionsreihe, der folgende Modelle angehören:

MB 150	Einzyylinder-Maschine	von 150 ccm Hubvolumen	8,4 PS
MB 201	Einzyylinder-Maschine	von 200 ccm Hubvolumen	10,5 PS
MB 200	Zweizylinder-Maschine	von 200 ccm Hubvolumen	11,4 PS
MB 250	Zweizylinder-Maschine	von 250 ccm Hubvolumen	16,0 PS
MB 250 S	Zweizylinder-Sportmaschine	von 250 ccm Hubvolumen	18,0 PS

Bei gleichem Fahrwerk und immer gleichen hervorragenden Federungs- und Fahreigenschaften wird hier eine wahrhaft große Leistungsauswahl zwischen 8,4 und 18 PS geboten, und darüber hinaus genießt jeder ADLER-Fahrer alle Vorteile eines modernen Zweitakttriebwerkes:

Weichen Motorlauf, daher sehr geringe, ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im 4. Gang. Niedrige Kolbengeschwindigkeit; keine überhöhte, verschleißfördernde Tourenzahl.

Überraschende Motorelastizität, gegeben durch hohes Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich, großartig das Durchzugsvermögen am Berg.

Rasanten Beschleunigungsvermögen als deutlich sichtbarer Ausdruck von Temperament und Leistungsstärke.

ADLER-Motorräder sind bei allen Gelegenheiten bestens erprobte Sport- und gleichviel Gebrauchs-Maschinen von hohem Rang. Präzise Fertigung und erstklassiges Material äußern sich in hoher Verschleißfestigkeit und überdurchschnittlicher Lebensdauer bei mäßigen Unterhaltungskosten.

Mehr noch hat der Fahrer einer ADLER-Maschine in der Hand. Wer wirtschaftlich fahren will, bewegt sich in mittleren Geschwindigkeitsbereichen; ADLER-Motorräder zeigen sich dabei von der genügsamsten Seite. Wem der Pfennig aber locker in der Tasche sitzt, der erfährt durch Temperament und Höchstgeschwindigkeit seiner ADLER, was Motorsport und helle Fahrfreude bedeuten. Aber auch das Langsamfahren wird durch die große Motor-Elastizität und die leichte Getriebebeschaltung zu einem besonderen Vergnügen.

WIR SUCHEN MOTORRADFAHRER DIE AUF ADLER-MASCHINEN ZUVIEL BRENNSTOFF VERBRAUCHEN



WIR HÖRTEN NÄMLICH

Gerüchte

Bei aller Anerkennung der hervorragenden Qualitäten der Adler-Maschinen aber was die an Brennstoff verbrauchen!

Wir sagten: VIEL FEIND, VIEL EHR – aber schließlich mußten wir diesen Gerüchten doch planmäßig nachgehen. Als Ergebnis stellten wir fest:

Wo?

AN TANKSTELLEN, IN VERSAMMLUNGEN, AUF AUSSTELLUNGEN, BEI MOTORSPORTVERANSTALTUNGEN, VOR SCHAUFENSTERN DER MOTORRADHÄNDLER, wo sonst noch, man könnte sagen allüberall fanden sich tüchtige Leute, die im Brustton der Überzeugung zu berichten wußten, was die ADLER-Maschinen für riesige Mengen Sprit verschlucken.

ABER siehe da, es sind keine Adler-Fahrer, die das erzählen, zum Teil sind es zwar wirkliche Motorradfahrer, jedoch sehr in der Minderzahl. Der allergrößte Anteil dieser „Sachverständigen“ besteht aus Leuten, die hintenaufsitzen oder im Beiwagen mitfahren, oder die einen Bekannten haben, welcher das bestimmt weiß usw. usw. Genau so wie es bei den meisten Gerüchten geht. Zum Teil war es jedoch nicht nur Schlechschwätzeri, in bestimmten Fällen waren Absichten unverkennbar.

WIR TRAFEN AUF KREISE, die erklärten, stolz darauf zu sein, daß ein deutsches Werk durch intensive Arbeit Motorräder herausbringt, die nicht die alten Wege weiter austreten, sondern zu Gunsten des Motorradfahrers mit Neuheiten herauskommt, die richtungweisend sind – aber auch eine andere Seite wollte zu Worte kommen, und so entstanden die Gerüchte über den zu hohen Brennstoffverbrauch.

EIN UMSTAND wirkte unversehens mit, half diesen Gerüchtemachern. Es geschah, daß Motorradfreunde auf Rädern verschiedenster Fabrikate gemeinsame Fahrten unternahmen. Da war es häufig der Adlerfahrer, der das Signal zum Tanken gab. Und daraus ergaben sich witzige Bemerkungen: er habe also die Maschine, die am ersten nach neuer Nahrung schrie, er müsse wohl ungeheuer viel verbrauchen usw. Witzige Bemerkungen, man wußte ja, daß die ADLER mit ihrer feingliedrigen Bauart auch einen entsprechend kleinen Tank hatte – bei den neuen Modellen ist der Tank größer – und daß die anderen nur deshalb das Tanken noch nicht nötig hatten, weil ihr Tank viel mehr faßte. Solche witzigen Bemerkungen, angebracht, um den Gemeinschaftsweg zu würzen, wurden gierig von denen, die es ob ihrer eigenen Wichtigkeit angeht, aufgegriffen – als Beweismaterial für die – GERÜCHTE.

WIR FANDEN aber auch Adlerfahrer, die tatsächlich zu viel Brennstoff verbrauchten. Bei einigen Rädern mußte der VERGASER AUSGEWECHSELT werden. Bei einem anderen Teil waren Zündung und Vergaser verstellt, oder es zeigten sich Mängel in der Pflege.

EIN WEITERER TEIL DER FAHRER verbrauchte bei ordnungsmäßig eingestellter Maschine mehr Brennstoff als die landläufige Norm – die einen von diesen lächelten, die anderen aber murrten ob dieser Tatsache. Die Lächelnden waren vertraut mit dem, was nun folgt, die Murrenden mußten aufgeklärt werden:

WER EIN MOTORRAD FÄHRT, DAS „ETWAS HERGIBT“ der hat es selbst in der Hand, mit mehr oder weniger Brennstoff auszukommen – allein durch entsprechende Fahrweise. Dem Rennfahrer darf es bekanntlich nicht darauf ankommen, wieviel Brennstoff er verbraucht, er muß aus der Maschine herausholen, was darinnen steckt – und das kostet nach unseren UNUMSTÖSSLICHEN PHYSIKALISCHEN GESETZEN mehr Brennstoff, als wenn er normale Geschwindigkeit fahren würde.

Auf unserer Mutter Erde haben wir bei jeder Bewegung den Widerstand unserer Atmosphäre, der Luft, die wir zum Leben – und auch zum Betrieb des Motors – benötigen, zu überwinden.

Wissen Sie, daß ein Fahrzeug mit einer Querschnittfläche von 2 qm unter gleichen Umständen für seine Fortbewegung mit einer Stundengeschwindigkeit von **40 km 1,1 bis 1,3 PS** jedoch von **80 km 9 bis 11 PS** benötigt?

DER KRAFTVERBRAUCH beträgt somit bei dieser doppelten Geschwindigkeit mehr als das 8-fache!

Und dieser höhere Kraftaufwand muß durch höhere Energiezufuhr – Mehrverbrauch an Brennstoff beim Motorrad geschaffen werden. Ein Motorrad verbraucht unter gleichen Bedingungen an Brennstoff:

2,5 l auf 100 km bei 40 km gleichbleibender Stundengeschwindigkeit
4 l auf 100 km bei 90 km gleichbleibender Stundengeschwindigkeit.

DAS SCHNELLERFAHREN drückt sich aber nicht allein in dem laufenden, zügigen Fahren aus. Eine kraftvolle Maschine, die schnell auf die wechselnde Bedienung anspricht, verführt allzu leicht, zu einer unwirtschaftlichen Fahrweise. Mit dem häufigen Auf und Ab, mit wechselndem lustigen Hochjubeln der Maschine verbraucht man mehr Brennstoff, erreicht aber doch nicht die Durchschnittsgeschwindigkeit, die durch zügige, gleichmäßige Fahrt erreicht wird.

DER FAHRER MIT ÜBERLEGUNG hat sich bezüglich des „Gasgebens“ fest in der Hand; das ist beim Motorrad ebenso der Fall wie beim vierrädrigen Kraftfahrzeug. Man muß es im Gefühl haben, wie weit man den Gasdrehgriff betätigt; nicht mehr, als es für die jeweilige Lage nötig ist, alles Mehr verpufft nutzlos.

DA, WO WIR EINGREIFEN KONNTEN gab es also außer dem planmäßigen Schnellfahren diese drei Fälle:
VERGASERFEHLER · EINSTELLFEHLER · MANGELNDE PFLEGE · BEDIENUNGSFEHLER.

IN ALLEN UNS BEKANNT GEWORDENEN FÄLLEN konnten wir Ordnung schaffen, und es blieb nichts, was zu der Behauptung Veranlassung geben könnte, der Brennstoffverbrauch sei zu hoch. Im Gegenteil, viele Fahrer stellen bei ihren ADLER-Maschinen einen besonders günstigen Verbrauch fest. Die in unseren Prospekten angegebenen Brennstoffverbrauchszahlen sind den Testurkunden vereidigter Sachverständiger entnommen. Bei diesen Testen sucht sich der Sachverständige selbst die Testmaschinen aus einer Menge vorhandener Seriemaschinen aus.

DER NORMVERBRAUCH WIRD WIE FOLGT ERMITTELT: Das Motorrad wird eine gleichlange Hin- und Rückstrecke gefahren, dabei wird der Verbrauch mit zuverlässigen Spezialmeßvorrichtungen genau ermittelt, und zwar für gleichmäßiges Fahren mit $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit der betreffenden Maschine. Die ermittelte Verbrauchsmenge wird mit 10 vH. beaufschlagt und als Normalverbrauch vom Tester beurkundet.

Somit ist der Normverbrauch bei Maschinen mit größerer Höchstgeschwindigkeit höher als bei solchen mit geringerer Geschwindigkeit. Natürlich ist der Verbrauch der mehrleistenden Maschinen bei niedrigeren Geschwindigkeiten als $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit entsprechend geringer.

Nun suchen wir diejenigen Adlerfahrer, die tatsächlich noch einen übernormalen Verbrauch mit ihrem Adler-Motorrad haben. Diese bitten wir, sich zunächst auf einfachste Weise über den wirklichen Verbrauch auf folgende Art zu informieren:

Tank völlig leer machen, alsdann mit einer genau gemessenen Menge auffüllen, Tachometerstand und Brennstoffmenge aufschreiben, jede Nachfüllmenge wieder aufschreiben. Zu einem passenden Zeitpunkt Tank wieder völlig entleeren, die abgelassene Menge genau messen, gefahrene Kilometer und Gesamtverbrauch genau feststellen und nunmehr rechnen:

Verbrauch mal hundert, dividiert durch gefahrene Kilometer. Das Resultat ergibt den Verbrauch auf 100 km.

WER ANNIMMT, NACH DIESER PROBE ZU VIEL ZU VERBRAUCHEN wende sich freundlichst an eine Adler-Vertragswerkstatt und bringe dort sein Anliegen vor. Sollte ihm wider Erwarten nicht nach Wunsch geholfen werden, dann wende er sich unter Darlegung der Verhältnisse direkt an uns.

DAS KOSTET SPRIT:

- Vollgasfahrt
- Scharfes Beschleunigen
- Häufiges Bremsen
- Eine verstellte Zündung
- Falsche Vergaser-Einstellung
- Verstopfte Auspuffleitungen
- Verschmutzte Filter
- „Ausgeräumte“ Schalldämpfer

ADLERWERKE VORM. HEINRICH KLEYER · AKTIENGESELLSCHAFT · FRANKFURT AM MAIN