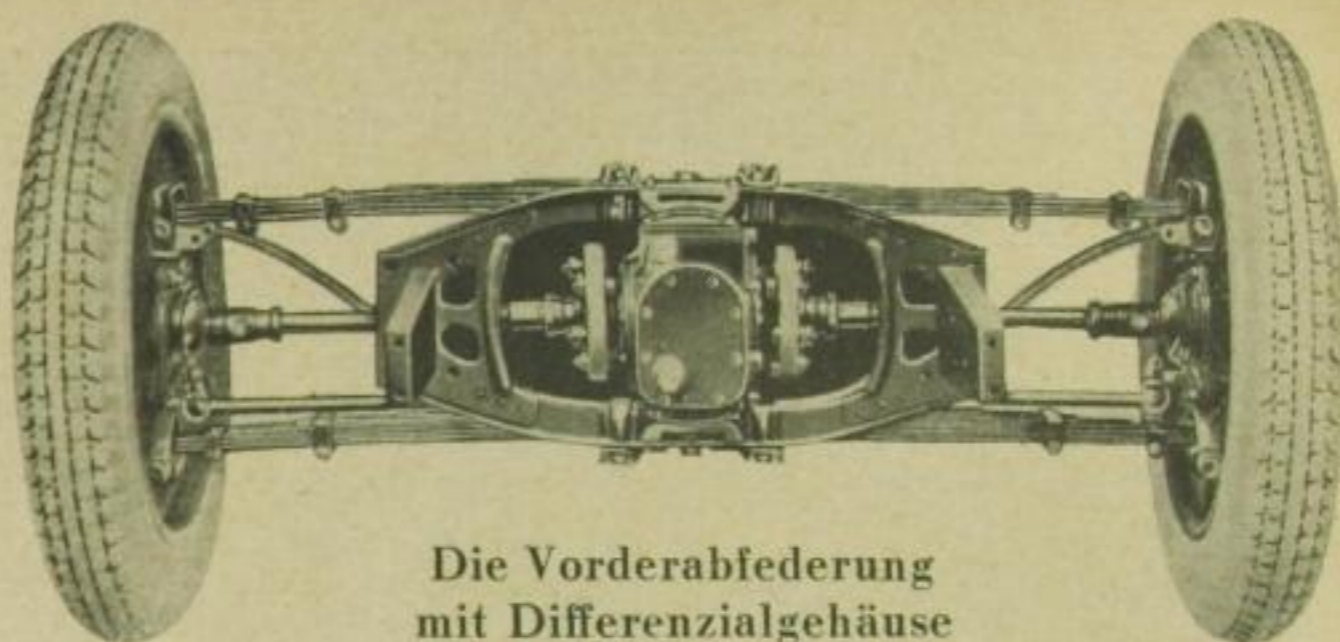


Das Gesicht des
„Adler Trumpf“

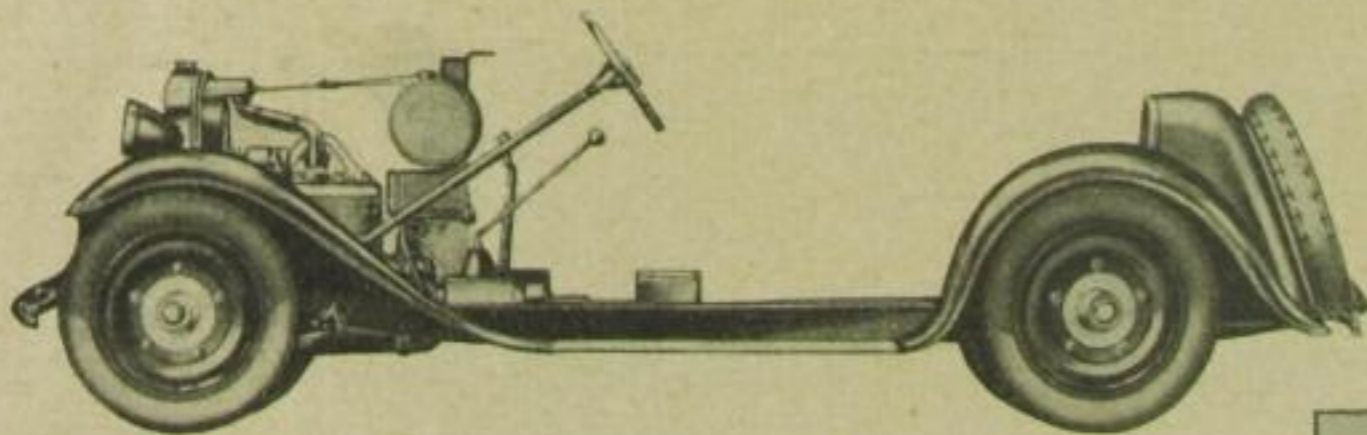


Die Vorderabfederung
mit Differentialgehäuse
bei „Adler Trumpf“

erreicht und ein bequemes Aus- und Einsteigen ermöglicht. Die Aufhängung der Vorderräder erfolgt an zwei parallel geführten, in Gummi gelagerten Querfedern, in deren Mitte die von dem fest am Rahmen gelagerten Differentialgehäuse ausgehenden Antriebsachsen liegen. Diese, in ihrer Einfachheit klare und übersichtliche Anordnung der achslosen Aufhängung einzeln gefederter Räder hat sich bisher in der Praxis durchaus bewährt. An der achslosen Aufhängung der Hinterräder des „Adler Trumpf“ ist besonders beachtenswert, daß diese stets senkrecht stehen, wodurch unnötige Walkarbeit der Reifen, die zu vorzeitiger Abnützung führt, vermieden wird. Der Fahrkomfort des „Adler Trumpf“ wird durch ein Vierganggetriebe erhöht, dessen zweiter und dritter Gang durch Spezialklauen synchronisiert sind. Der vierte Gang ist als Schnell und Schongang ausgebildet. Hydraulische, doppelt wirkende Stoßdämpfer, von denen die hinteren vom Fahrersitz aus zu verstellen sind, sowie automatisch geregelte Zündverstellung mit Leerlaufregulierung durch Vacuum ergänzen die neuzeitliche Konstruktion des Fahrzeugs.

Interessant ist, daß die Adler-Werke mit diesen beiden neuen Typen zwei sich im Automobilbau von heute bereits heftig befehdenden Konstruktionsrichtungen Rechnung getragen haben, und dies aus der wirtschaftlichen Voraussicht, daß letzten Endes nicht der Fachmann, sondern das Publikum zu entscheiden hat.

Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, ist die Neuschaffung der zwei 1,5-Ltr.-Adler ein sehr interessantes Experiment, das nicht allein der Fabrik interessante Ergebnisse liefern dürfte, sondern darüber hinaus sicherlich die gesamte deutsche Automobilwirtschaft anregen könnte, aus dem Ergebnis Schlüsse zu ziehen.



Das Niederrahmen-Chassis des „Adler Primus“

★

Der bequeme Kofferraum des „Adler-Primus“

