

Orzeł z Frankfurtu



Adler Trumpf Junior z 1936 roku z w pełni stalowym nadwoziem typu Jupiter



Adler Trumpf Rennlimousine z 1938 roku

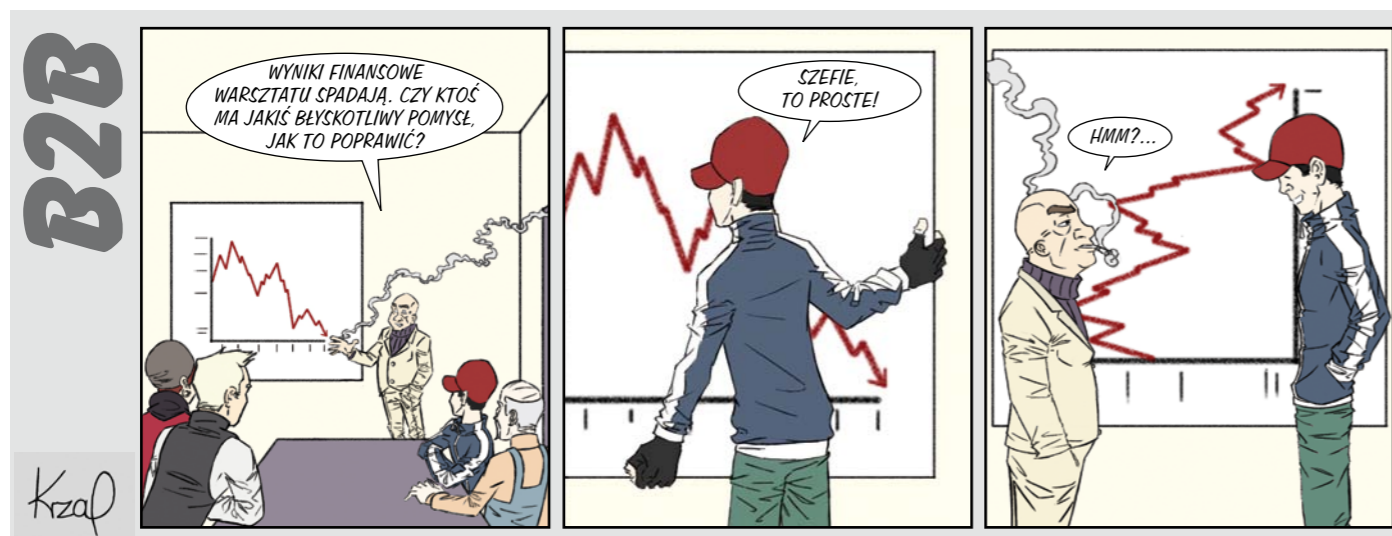
O firmie Adler mało kto już pamięta, tymczasem była ona pod względem wielkości trzecim producentem samochodów w Niemczech w okresie międzywojennym. Założona pod koniec XIX wieku jako wytwórnia maszyn do pisania, sprzętu biurowego i rowerów, w roku 1900 skonstruowała swój pierwszy samochód.

Po trzydziestu trzech latach rozpoczęto produkcję dojrzałego modelu Trumpf, a rok później – w celu utrwalenia udziału marki na rosnącym rynku – popularnego Trumpfa Juniora, podobnego do poprzednika, lecz nieco mniejszego i tańszego. Był to drugi europejski samochód wyposażony w hamulce hydrauliczne. Miał czterocylindrowy, czterosuwowy silnik o pojemności 995 cm³ i mocy 25 KM, co zapewniało mu prędkość maksymalną 90 km/h. Napęd na przednie koła przenosiła niesynchronizowana, czterobiegowa skrzynia, sterowana za pomocą dźwigni na kolumnie kierownicy.

Początkowo nadwozie Trumpfa składało się z lekkiej, drewnianej ramy, pokrytej skórą syntetyczną (dermą). Konstrukcja szkieletowa stanowiła wówczas naturalny wybór dla małych samochodów i opierała się na rozwijającym od pokoleń rzemiośle stolarzy budujących powozy konne. Niestety, derma miała wiele wad, a wśród nich nietrwałość i podatność na gnicie. Karoserie w pełni stalowe, popularne już w Stanach Zjednoczonych, oferowały wyraźne korzyści: zmniejszoną masę, większą wytrzymałość oraz małą skłonność do niekontrolowanego spalania podczas pożaru (silniki w latach 30. zapalały się często). W drugim roku produkcji Adler zastąpił dermę blachą, a w kolejnym, jako pierwszy niemiecki producent, zastosował nowe, całkowicie stalowe nadwozie. W latach 1934-41 sprzedano łącznie rekordową liczbę ponad 100 tysięcy juniorów w różnych wersjach nadwoziowych.

Na podwoziu Adlera Trumpfa powstało kilka sztuk samochodu wyścigowego Rennlimousine o futurystycznej, przypominającej pojazd kosmiczny, sylwetce, która później wpłynęła na linię Porsche 356. Aerodynamiczne nadwozie stworzył projektant sterowców, Paul Jaray, kierując się wyłącznie wyczuciem i intuicją. Jednostkę napędzał czterocylindrowy silnik o pojemności 1910 cm³ i mocy 56 KM. W 24-godzinnym wyścigu Le Mans samochód zajął drugie miejsce w swojej klasie. Jedyne zachowane egzemplarze tego modelu znajdują się obecnie w rękach kolekcjonera, a jego wartość znacznie przekracza milion dolarów.

Po II wojnie światowej przedsiębiorstwo zrezygnowało z produkcji samochodów. Później przejmowali je kolejno: Grundig, Volkswagen i Olivetti. Obecnie stanowi własność amerykańskiego funduszu i pod firmą Adler Real Estate zajmuje się nieruchomościami.



FOT. SIŁODROME - WIKIPEDIA



Zadbaj o środowisko.
Oddaj zużyty akumulator do recyklingu.

www.varta-automotive.com