

21.09.1904 – 72 318

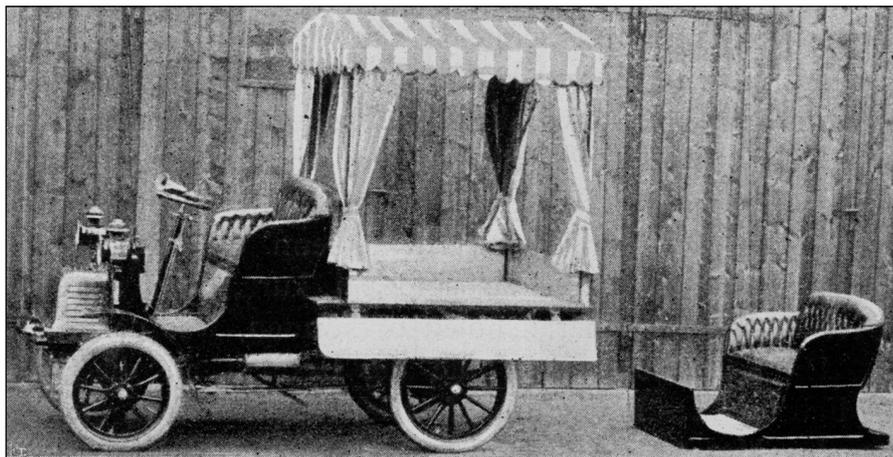
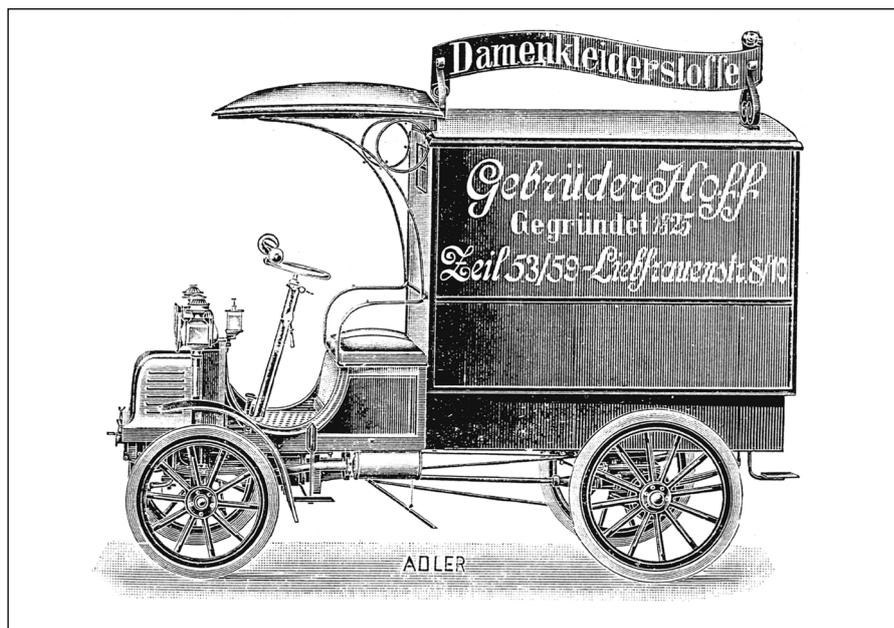
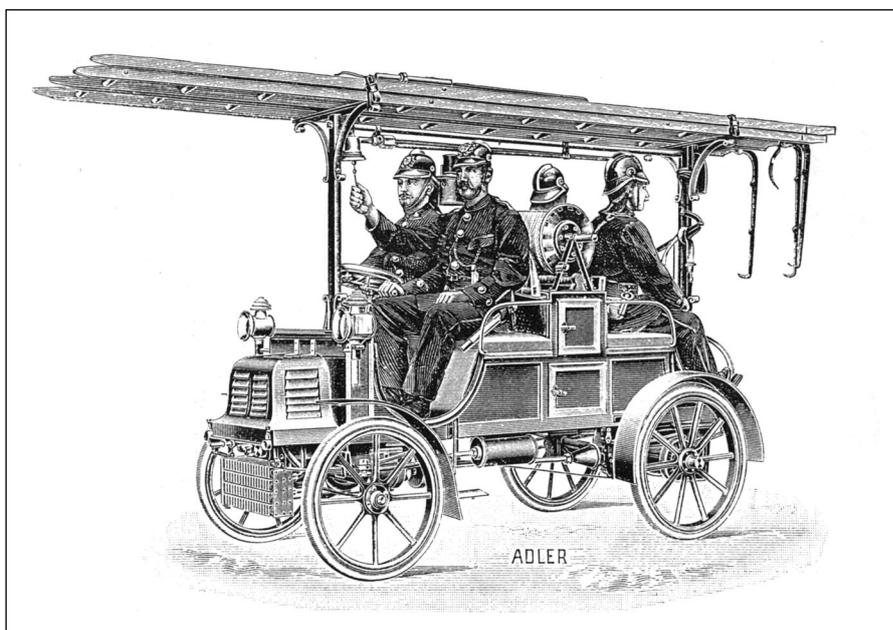
### Adler 1901 – 1941

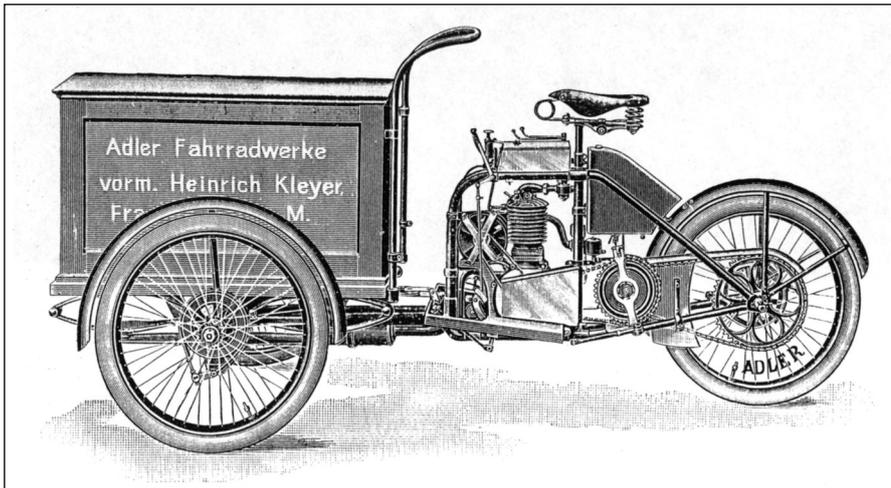
Der Name Adler zierte Jahrzehnte Fahrräder, Schreibmaschinen und Automobile. Die Unternehmens-Geschichte ist beispielhaft für ein Unternehmen der Gründerzeit.

Am 1. März 1880 wurde in Frankfurt am Main, Bethmannstraße 8, nach einem Amerika-Aufenthalt von Heinrich Kleyer (1853–1932, 1905: Königlich Preussischer Kommerzienrat) eine Maschinen- und Velocipedhandlung gegründet. Kleyer vertrieb englische Harald Bicycles. Der erfolgreiche Kaufmann wurde vielfach geehrt, unter anderem erhielt Kleyer 1905 den Titel Königlich Preussischer Kommerzienrat und 1911 die Ehrendoktorwürde (Dr.-Ing. h.c.).

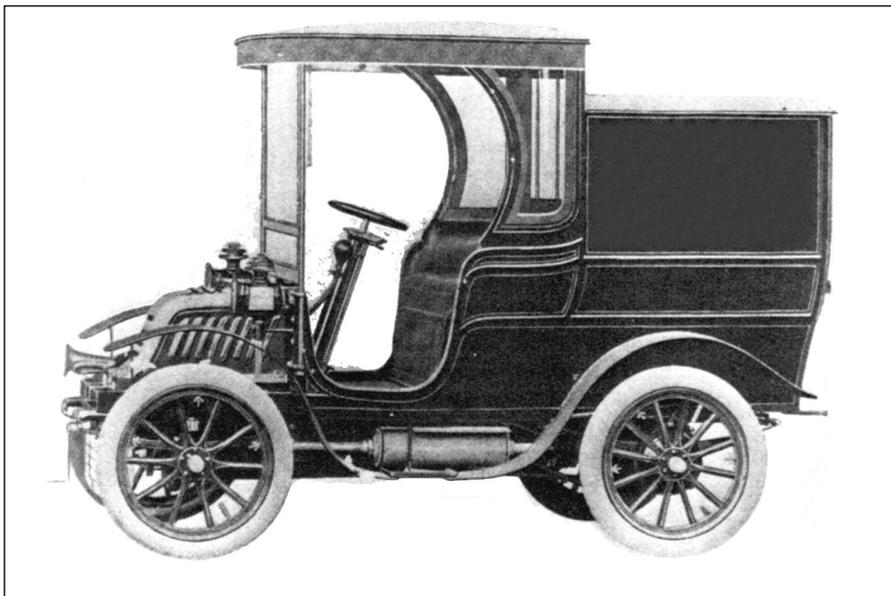
1881 schloss Kleyer einen Vertrag mit der Frankfurter Maschinenfabrik Spohr & Krämer, die für ihn Hochräder baute. 1888 nahm Kleyer in seinem neunstöckigen „Fahrradhaus“, Gutleutstraße 9, die Produktion in Form des Niederrads unter dem Markennamen „Adler“ in die eigene Hand. Steigende Nachfrage führte zum Bau einer 1889 fertiggestellten Fabrik in der Höchster Straße (Nr. 17), die für 600 Arbeiter berechnet war.

Am 5. Juli 1895 (rückwirkend zum 1. November 1894) wurde das Unternehmen in die Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer A.-G. umgewandelt, mit dem Gründer als Generaldirektor. Zweigniederlassungen entstanden in Berlin, Düsseldorf, Halle an der Saale, Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg in Preußen, Magdeburg, Mannheim, Stuttgart, Kopenhagen, Stockholm und Warschau.

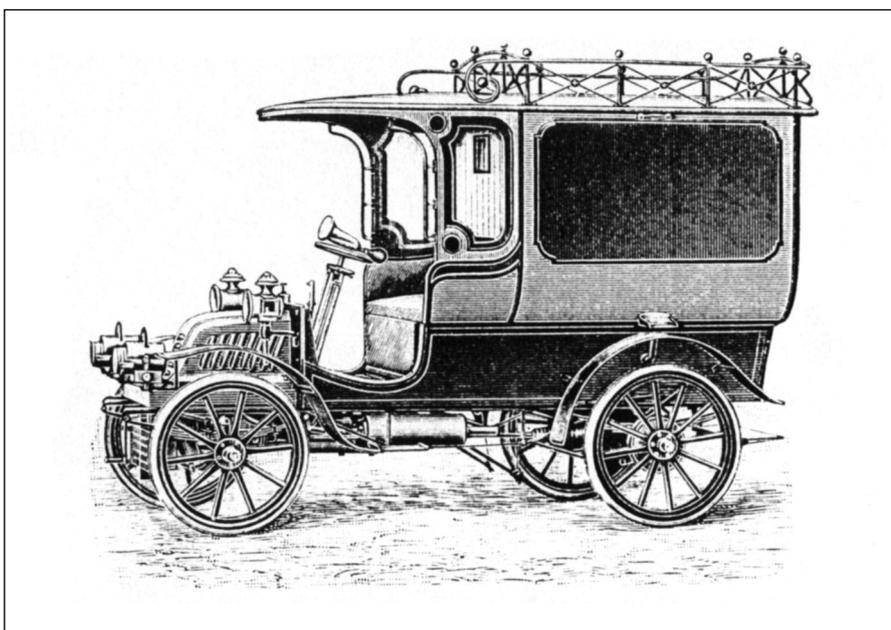
Adler-Wagen mit Wechsel-Karosserie 1902 <sup>1</sup>Adler-Lieferwagen auf verstärktem Pkw-Fahrgestell 1901 <sup>1</sup>Adler präsentierte 1901 das erste deutsche Feuerwehrauto mit Benzinantrieb <sup>1</sup>



Adler-Frontlader-Lieferdreirad mit 2,5-PS-Einylindermotor um 1905 <sup>1</sup>



Adler-Paketpostwagen Modell 1903 <sup>1</sup>



Adler-Lieferwagen 1902 – 1903 mit einem Einylindermotor von 8 PS Leistung <sup>1</sup>

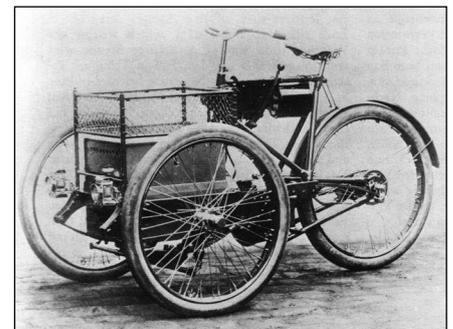
1896 nahm man den Schreibmaschinenbau auf. 1898 erweiterte Adler die erfolgreiche Produktion um Adler-Motor-Dreiräder. Nach französischem Muster mit Anhänger auch für Personen- und Warentransport (0,2 t) gebaut, erhielten sie importierte 1,75-PS-Einylindermotoren von de Dion et Bouton. Verantwortlich für die technische Entwicklung bei den Adlerwerken zeichnete von 1888 bis 1904 der Ingenieur Franz Starkloph (1863–1926) (> Dux, > Protos, > Siemens). Rationell beschränkte er sich auf die Fahrzeug-Entwicklung und importierte De-Dion-Einylindermotoren.

Der erste Adler-Motorwagen, vorgestellt auf der Frankfurter Automobilausstellung 1900, orientierte sich am fortschrittlichen Vorbild Renaults. Er besaß Kardan-Antrieb und einen vordringenden Einylinder (3,5 PS, 80×80). Das Chassis bestand aus Stahlrohren. Offeriert wurden die Adler-Wagen auch zum Gütertransport (0,3–0,4 t).

Anlässlich der Internationalen Ausstellung für Feuerschutz und Feuerrettungswesen 1901 in Berlin präsentierte Adler das erste benzinbetriebene deutsche Feuerwehrauto (4,5/6-PS-Einylinder, 84×90, 510 ccm). Es fand keine Abnehmer, zu groß war noch die Angst vor dem explosiven Benzin an Brandstellen.

Stärkere Chassis für Liefer- und leichte Lastkraftwagen mit Kasten- und Pritschenaufbau für 0,5 bzw. 0,75 t Nutzlast 4,5 PS (8/10-PS-Einylinder, 100×110, 865/9 ccm) wurden ab 1901 mit Radständen nach Wunsch angeboten. Gekühlt wurde mit kupfernen Rippenkühlerrohren.

Während 1902 die Post einen Paketwagen mit 6/7-PS-de-Dion-Bouton-



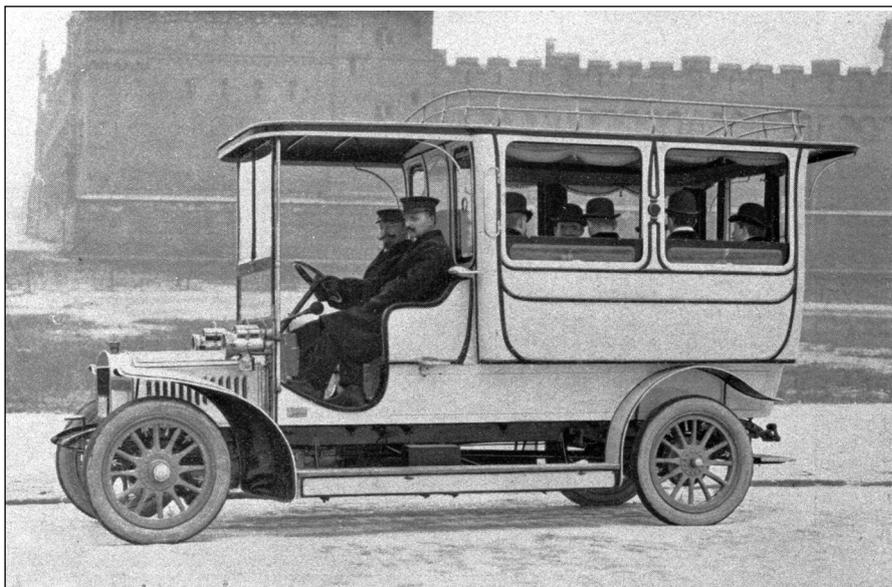
Elektro-Dreirad der Kaiserlichen Post für die Briefkastenleerung von Adler 1902

Einzylinder erprobte, kooperierte Adler mit > Siemens-Schuckert bei einem Elektro-Dreirad (0,1 t) zur Briefkastenleerung mit 1,5-PS-Siemens-Schuckert-Elektromotor, das sich nicht bewährte.

Am Anfang der Adler-eigenen Motoren stand Mitte 1902 ein 12/14-PS-Zweizylinder, 105×120). Zur Hamburger Allgemeinen Motorwagen-Ausstellung im Oktober sah man ihn auch im ersten kleinen Adler-Omnibus (Cronburg-Königstein. Wechsel-Aufbauten gab es ebenfalls; so beim Modell Tonneau Nr 6a (8 PS). Die Hintersitze ließen sich gegen einen Wagenkasten oder eine Pritsche austauschen.

Schnell entwickelte sich Adler zu einer der renommiertesten deutschen Automarken. Bereits 1902/03 waren umfassende Fabrikerweiterungen (Höchststraße 15) nötig. Der erste Vierzylindermotor (16/18 PS, 90×110) kam 1903 heraus und im September stand weiterer (24/28 PS, 105×120). Diese sowie der neue Stahlblechrahmen und die eigene Karosserieform waren unter Edmund > Rumpler (Oberingenieur von 1902 bis 1905) entstanden. Weitere bekannte Ingenieure wie Adam Paul (1862–1915; technischer Leiter ab 1905) und Paul Geller (geb. 1876, ab 1905 Leiter der Konstruktion, 1908 tödlich verunglückt) waren maßgebend an der weiteren Entwicklung beteiligt. Auch Wilhelm Wenske (1867–???) kam 1903 von > Cudell zu Adler, wo er bis 1905 als Betriebsleiter tätig war (> Opel, > Horch). Der Konstrukteur Nathan Stern (1879–1975) fand 1903 bei Adler zum Automobilbau (1908 Leiter der Großauto-Konstruktion) und ging 1910 zur > Hansa Automobil-Gesellschaft. Die Adler-Spritzdüsen-Vergaser entwickelte Dipl.-Ing. Heinrich Dechamps entwickelt worden.

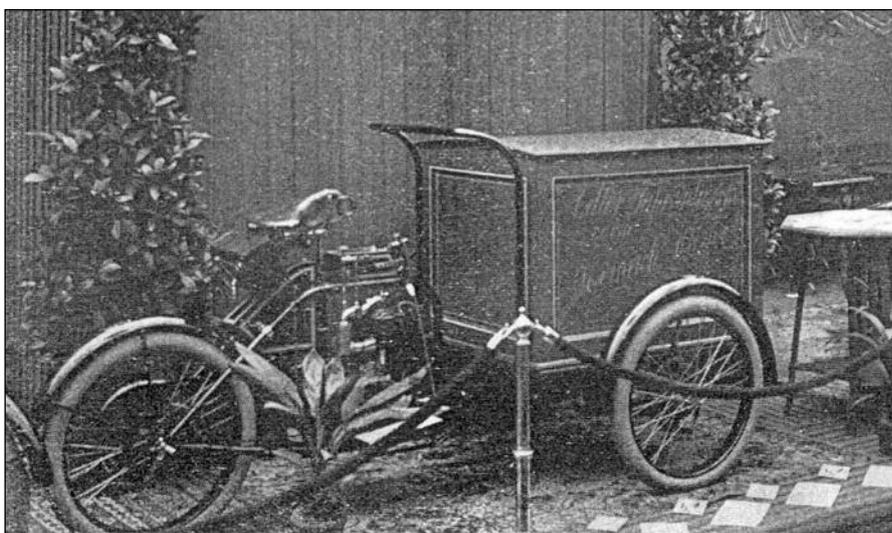
1905 sah einen neuen 16/20-PS-Vierzylinder mit automatischer Schmierung sowie als stärksten Motor einen 40/45-PS-Vierzylinder (130×140, 7433 ccm, ab Herbst 1906: 40/50 PS). Die im gleichen Jahr vorgestellte Einheit von Motor und Getriebe (Getriebe-Motoren-Blockkonstruktion), nach Vorbild der französischen Motobloc Co., Bordeaux, wurde typisch für Adler und darüberhinaus wegweisend. Sie wurde je-



Ein 11/18-PS-Gesellschaftswagen ging 1907 nach Sankt Petersburg <sup>1</sup>



Diesen 8/14-PS-Adler-Transportwagen erprobte die Hauptpost in Leipzig 1908 <sup>1</sup>



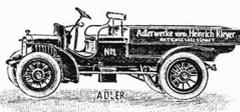
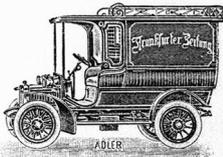
Adler Motordreirad auf der Internationalen Automobilausstellung im Februar 1906 <sup>1</sup>

**1908**

# Adler Lieferungs- und Transport-Automobile

für  
**750 und 1250 kg**  
Nutzlast

mit Kasten- oder Pritschen-Aufsatz.

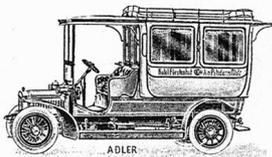



**Kleinautos** für **200 u. 300 kg** Nutzlast

auch mit auswechselbarer Karosserie: für **Zweisitzer-** oder **Viersitzer-**Personenwagen.

Neu!

**Leichte Omnibusse!**



Neu!

**Hotel- u. Jagdwagen!**

Spezial-Karosserien auf Wunsch. □ Erstklassige Fabrikate. □ Man verlange Prospekt Z. 11.

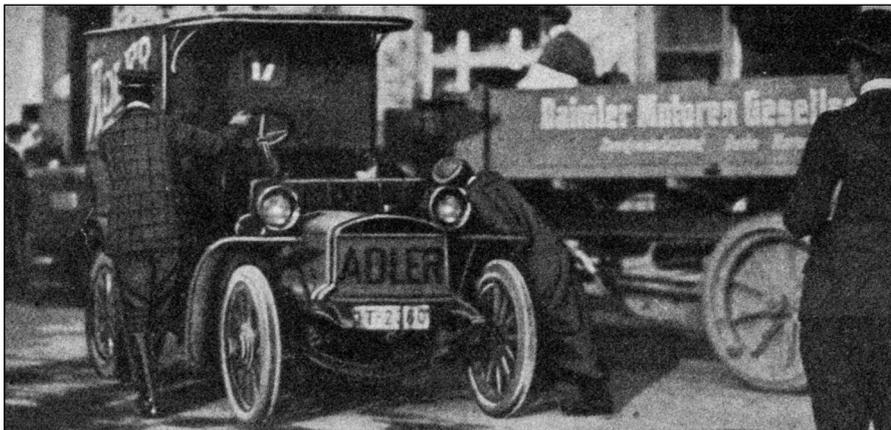
## Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A. G.

Frankfurt a. M. Gegründet 1880; ca. 3000 Arbeiter.

Viele höchste Auszeichnungen im In- und Auslande. — Staatsmedaille. — **Grand Prix** (Mailand 1906).

Int. Lastwagen-Konkurrenz **Goldene Medaille** Berlin 1907.

Werbung für Adler-Nutzfahrzeuge des Modelljahres 1908 <sup>1</sup>



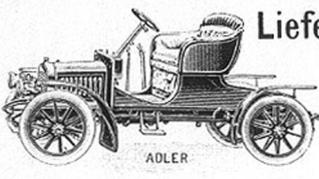
xx/xx PS-Zweizylinder-Lieferwagen bei der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 <sup>1</sup>

# Adler Kleinauto 4/8 PS

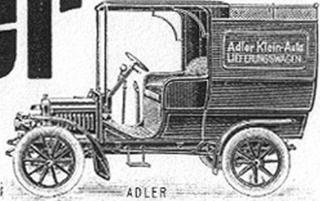
Sowohl Personen- als Lieferwagen.

**Zweisitzer Personenwagen.**

Prompt lieferbar.



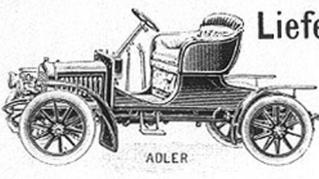
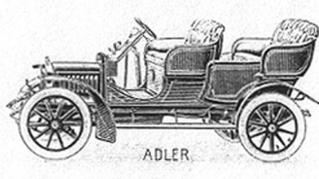
(Ohne Verdeck.)



**Viersitziger Personenwagen.**

Lieferbar nach Vereinbarung.

Man verlange Prospekt Kl. 29.

(Ohne Verdeck.)

## Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A. G.

Frankfurt am Main.

Die Adlerwerke bewerben im Herbst 1907 ihre neuen 4/8-PS-Kleinauto-Modelle <sup>1</sup>

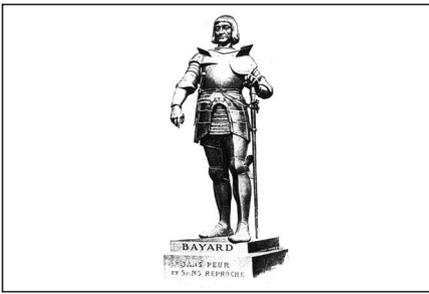
doch insbesondere bei den schwereren Typen nicht konsequent durchgeführt.

Das Programm bereicherte man von 1905 bis 1909 durch Transport-Motordreiräder in Vorsteck-Bauart (luftgekühlter 3-PS- oder 4-PS-Zweizylindermotor wahlweise wassergekühlter 2,5-PS-Einzylindermotor).

Trotz ständiger Betriebserweiterungen (1904 Grundstückskäufe an der Ecke Weilburger- und Kriegkstraße, 1905 Grundstücke und Gebäude westlich der Kriegkstraße und Höchster Straße) war es nicht möglich, die Nachfrage nach Adler-Wagen zu befriedigen. So ging Adler im Herbst 1905 eine Kooperation mit dem französischen Automobilfabrikanten Adolphe-Gustave Clément, Levallois-Paris (Marke: Clément-Bayard), ein. Als Vertreter für Deutschland (außer Bayern und Elsaß-Lothringen) importierte Adler ein Jahr lang Fahrzeugteile und komplette Wagen aller Typen und Größen.

Mit sinkender Tourenwagen-Nachfrage forcierte Adler 1906 den Nutzfahrzeugbau. Standen bisher 12/14-PS-Zweizylinder für 0,75-t-Lieferwagen, sowie Vierzylinder (16/18, 24/28 und 45/50 PS) für die stärkeren Liefer- und Pritschenwagen bis 1,35 t Nutzlast zur Verfügung. Zusätzlich erschloss sich Adler neue Kunden durch kleine Lieferwagen auf der Basis erster, von Ingenieur Otto Göckeritz (1865–1935) mitgeschaffener zweizylinderiger Kleinwagen (4/7 PS, 0,15 t Nutzlast). Insbesondere die Rezession 1907/08 förderte den Trend zum „Volksautomobil“, dem 1907 die Zweizylinder-Typen K.L. I 4/8 PS (0,2 t Nutzlast) und K.L. II 5/9 PS (0,3 bis 0,5 t) entsprachen. Wie gewohnt mit drei Radständen angeboten, ließen sie sich problemlos Kundenwünschen und Einsatzzwecken anpassen.

Auf stabilen Droschkenfahrgestellen, die sich seit 1905 vor allem in Frankfurt und Berlin einen anerkannten Platz erobert hatten, entstanden ab 1907 Postpaketwagen (12/14 PS) für die Reichspost sowie Transport- und Pritschenwagen für 0,75–1,25 t (8/14-PS-Zwei- und ein neuer 8/15-PS-Vierzylinder). Mit einem 0,75-t-Zweizylinder-Pritschenwagen nahm Adler an der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 teil. Für sogenannte Gesell-



Bayard

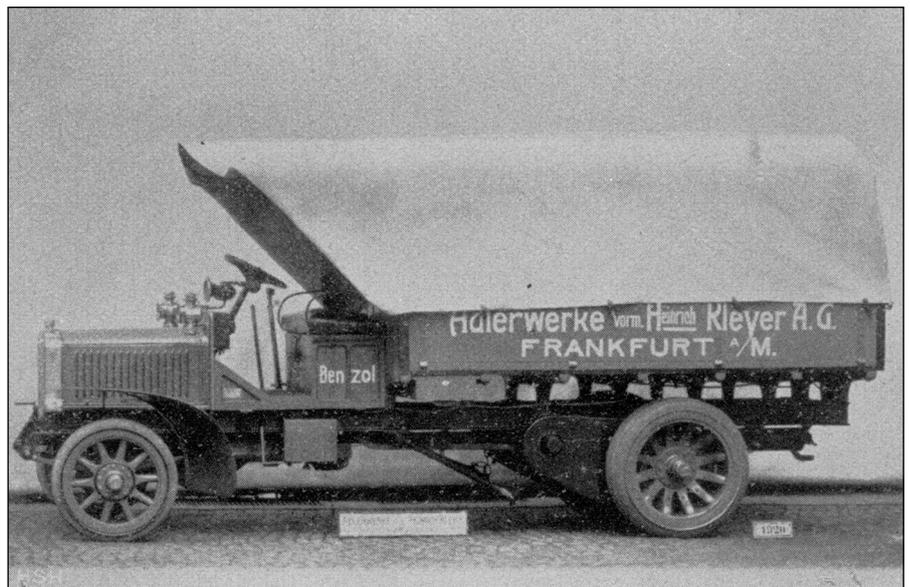
schaftswagen (8–10 Personen) sowie Liefer- und Lastwagen mit 1,25 t Nutzlast bot Adler 11/18-PS-Zwei- und Vierzylindermotoren an. Weitere Lieferwagen (ohne Nutzlastangabe) bot man auf Basis der Droschkenfahrgestelle mit 13/22 PS-, 16/28 PS-, 18/35 PS- und 29/50 PS-Vierzylinder an. Auf 16/28-PS-Vierzylinder-Fahrgestellen (Typ D. 4) baute man Krankenwagen.

Etwa 3000 Arbeiter waren beschäftigt, als man zum 11. März 1907 die Firma in Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer Aktiengesellschaft änderte. Die im gleichen Jahr in Wien gegründete Tochtergesellschaft Oesterreichische Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer, G.m.b.H. montierte aus Frankfurt kommende Fahrzeuge.

Einen ersten „richtigen“ Lastkraftwagen, einem Dreitonner (3–3,5 t Nutzlast) mit Kettenantrieb, präsentierte Adler 1908. Er hatte einen 14/15-PS-Vierzylindermotor, für gebirgige Strecken bot man 18/20 PS Leistung an. 1910 erhielt der Lkw einen 13/22-PS-Vierzylinder. Ein eigenes Vergaser-Patent ermöglichte die Umstellung des Betriebs auf Benzol.

Stärkere Klein-Lieferwagen präsentierte Adler 1908: K.L. 6/12 PS, K.L. 7/15 PS (beide Vierzylinder) und K.L. 4/9 PS (Zweizylinder). Ein 11/18-PS-Zweizylinderwagen (**wahlweise Reihen- oder V-Motor ???**) für 1,25 t Nutzlast, ein neuer 2-Tonner (18/20-PS-Vierzylinder) und der bekannte 3,5-Tonner (13/22-PS-Vierzylinder) beteiligte sich an der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1909.

Insgesamt baute Adler im Jahr 1910 etwa 2500 Automobile, 4500 Arbeiter waren beschäftigt. Da auch ein zum Jahresende fertiggestellter Neubau nicht mehr ausreichte, kaufte man 1911 der Firma H. Kölsch Nachfolger ein

Der Adler-Dreitonner für Benzol-Betrieb nahm an der Lastwagen-Konkurrenz 1909 teil <sup>1</sup>

## Adler-Lastautomobile

**Pritschen- und Lieferungswagen**  
für Nutzlasten von 3 bis 70 Zentnern

70 Zentner Adler-Lastautomobil mit Kettenantrieb.

### Adler-Omnibusse

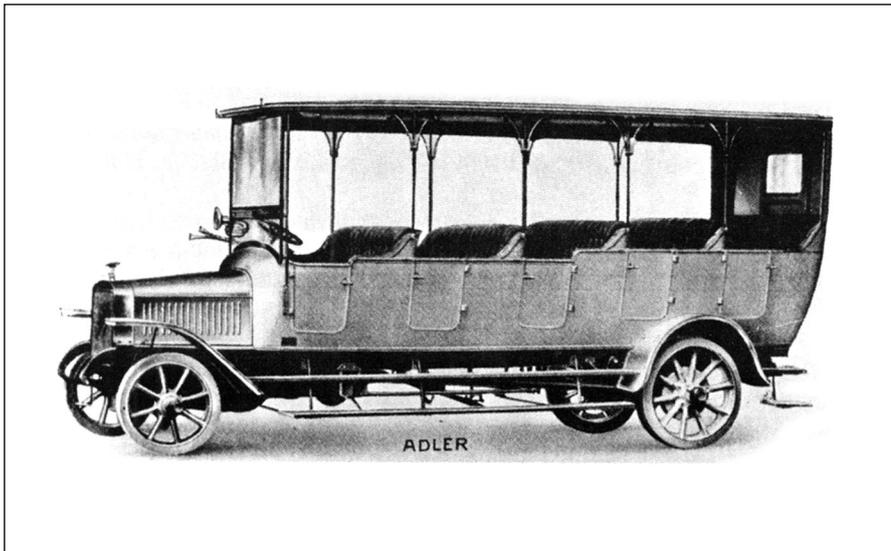
mit Kardan- oder Kettenantrieb

Einfache Maschinenanordnung • Ruhiger, geräuschloser Lauf  
Man verlange Katalog A. A. B.

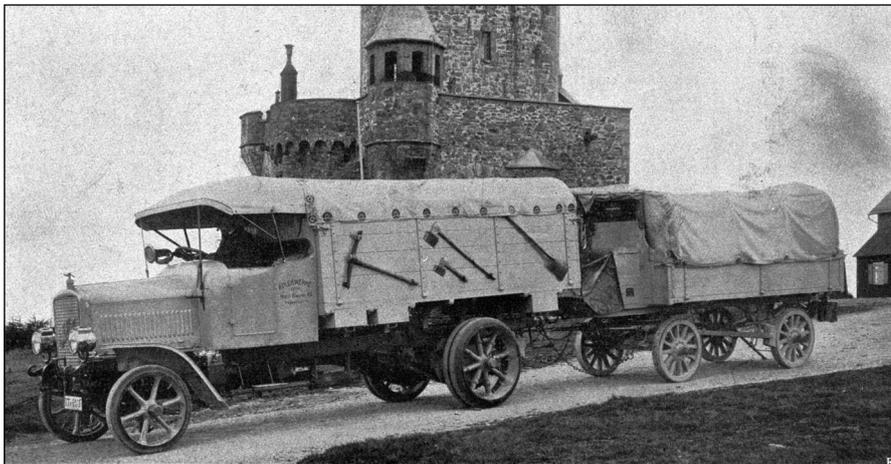
Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A. G., Frankfurt a. M.

Lt. Allerhöchstem Erlass v. 17./2. 1908: PREUSS. STAATSMEDAILLE IN GOLD für gewerbliche Leistungen

Der Adler-Dreitonner 1908 wurde mit 14/15 PS sowie 18/20 PS Leistung geliefert <sup>1</sup>Adler-Flaschenbierwagen Typ 11/18 PS für eine Berliner Brauerei 1908 <sup>1</sup>



Ein Adler-Omnibus Typ L 4 für 15 bis 20 Personen von 1911 <sup>1</sup>



Adler-4,5-t-Lkw Typ L.S. 4/40 auf der Subventionsfahrt 1912 mit 5-t-Anhänger auf dem Feldberg im Taunus <sup>1</sup>



Subventionsfahrt mit zwei Adler-Subventions-Lastzügen des Typs L.S. 4/40 im Taunus 1912 <sup>1</sup>

von der Höchster Straße zur Weilburger Straße gehendes Nachbargrundstück ab und baute abermals. In Paris entstand die Tochtergesellschaft Société Français des Etablissements Adler.

Da Omnibusse zunehmend nachgefragt wurden, bot Adler den Kardan-Bus Typ L 2,5/35 für bis zu 20 Personen an. Ihn trieb der gleichen 35-PS-Vierzylindermotor an, den auch die neuen 2–2,5-t-Kardan- und 3-t-Ketten-Lkw erhielten. Auch benzinbetriebene Feuerwehrfahrzeuge hatten sich mittlerweile durchgesetzt und Adler besann sich dieses Spezialgebiets. Die Frankfurter Berufsfeuerwehr erhielt 1911 einen kompletten Löschzug mit drei Motorspritzen, einem Leiter- und einem Tenderwagen. Zwei dieser Motorspritzen (Typ LF 11, 30/50 PS) halfen der Frankfurter Berufsfeuerwehr einen Großbrand bei > Opel in Rüsselsheim löschen. Im Folgejahr entstanden das Leiterfahrzeug Typ L.S.F. 3/40 (25/45 PS) mit einer hydraulischen Drehleiter und die Motorspritze Typ L.S.F. 3/60 (35/68 PS) auf 3,5-t-Chassis.

Den Klein-Lieferwagen-Fächer komplettierten 1911 die Typen K.L. 5/11 (0,15 t) und K.L. 7/17 PS (0,5 t). Stärkere offene und geschlossene Lieferwagen-Modelle mit wahlweise 10/20 PS, 13/20 PS, 13/30 PS und 20/45 PS mit beliebigen Spezialtransportaufbauten (u. a. Krankenwagen) trugen je nach



Schriftzug

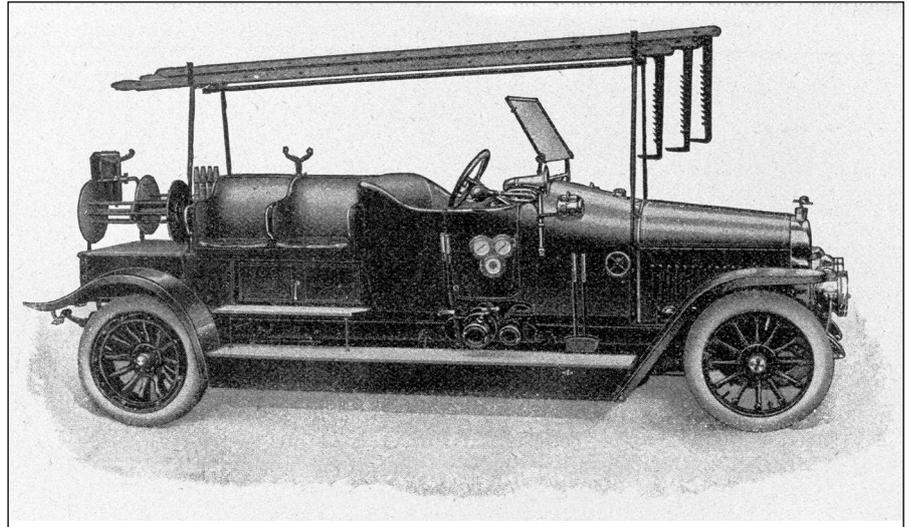
Radstand 0,85 t, 1 t, 1,25 t und 1,5 t Nutzlast.

Das Modelljahr 1912 sah als kleinste Lastwagen-Konstruktionen den Eintonner L 1 (18/28 PS) sowie den 2,5-Tonner L 4 (18/28 PS), der auch als Basis für den Omnibus-Typ L 4 (15 bis 20 Personen, 25/36 PS) diente. Eine Neuheit bildete der K.L. 8/20 (0,6 t Nutzlast).

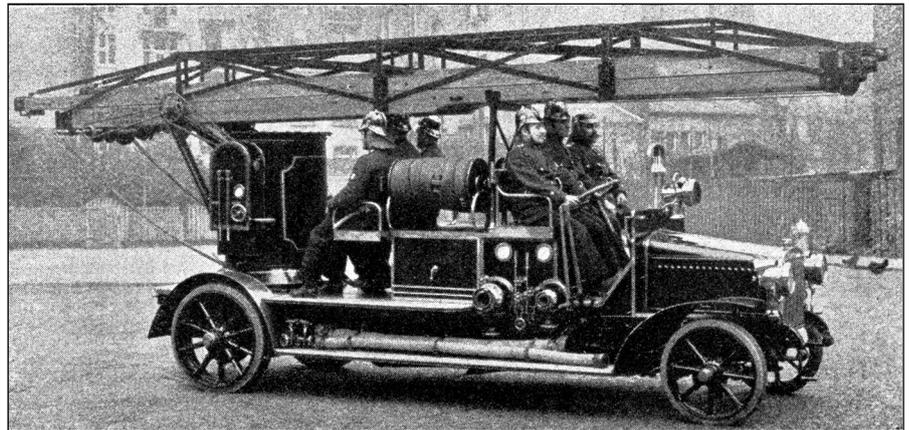
Die Heeresverwaltung hatte die 1911 vorgestellten Entwürfe der Braunschweiger Automobilfabrik > Büssing für leichte Armeelastzüge A.L.Z. 13 (8 t Nutzlast auf Motorwagen und Anhänger) für die Subventions-Etatsjahre 1913 bis 1918 als allgemein verbindlich erklärt. 1912 nahm Adler an den militärischen Erprobungsfahrten teil und wurde als letzter Hersteller mit dem Subventionstyp L.S. 4/40 (25/40 PS) in den Kreis der förderungsfähigen Produzenten aufgenommen. Vom Etatjahr 1913/1914 bis zum Kriegsausbruch lie-

ferte Adler noch 3 subventionierte Armeelastzüge sowie 3 geförderte Einzelwagen im Inland ab. Abnehmer fand man auch in Holland und Russland.

Im Jahr 1913 erwarb Adler einen Teil des in der Nachbarschaft der Höchsterstraße 45/63 gelegenen Fabrikgrundstück von den A.E.G.-Lahmeyer-



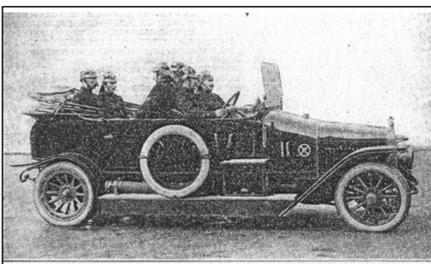
Adler-Überlandspritze 1912



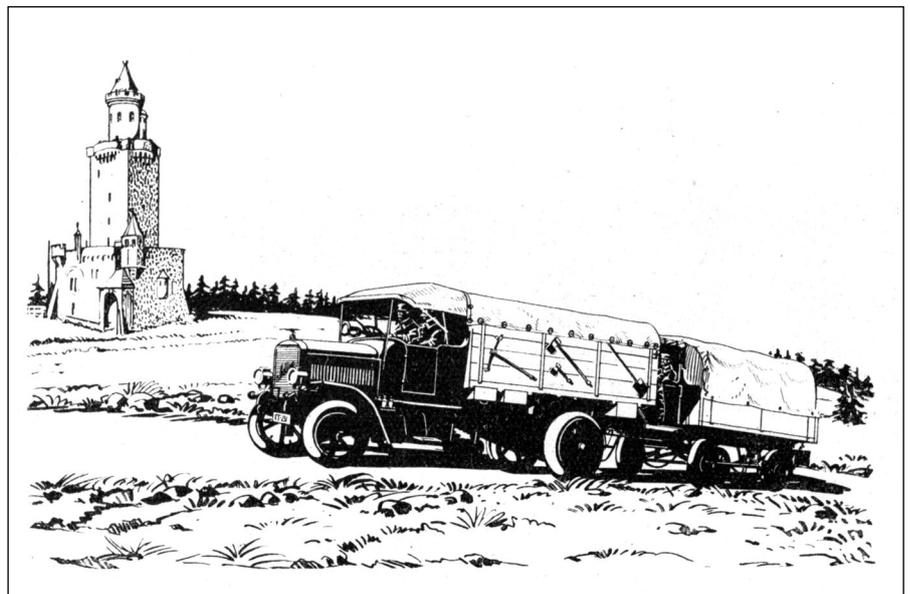
Die Adler-Drehleiter L.S.F 3/40 stellte die Stadt Frankfurt am Main 1912 in Dienst <sup>1</sup>



Adler-Lkw bei russischer Subventionsfahrt 1912 <sup>1</sup>



Adler-40-PS-Motorspritze 1912



Adler für das rumänische Militär: Test auf dem Feldberg im Taunus am 4. Mai 1913 <sup>1</sup>

Werken (den Rest 1916) sowie von der Firma Baum & Mosbacher ein Grundstück zwischen Höchst- und Mainzer Straße zur Ausweitung des Lkw-Baus

und für die neu initiierte Luftschiff- und Flugzeugmotorenproduktion. Die Mitarbeiterzahl war auf 6000 Köpfe gestiegen.

Für die 2,5- und 3,5-Tonner L 2,5 und L 3,5 stellte Adler drei Vierzylinder-Motorvarianten: 14/18 PS, 18/25 PS und 20/35 PS bereit. Die stärkeren Lieferwagen (wahlweise 10/25 PS oder 12/30 PS) trugen je nach Radstand 0,8, 1 und 1,5 t Nutzlast. Mannschafts-, Leiter- und Spritzenwagen gab es mit 35/40- und 40/50-PS-Motoren sowie 1500–2000-Liter-Hochdruckpumpen auf 2,5- und 3,5-t-Chassis. Zusätzlich befanden sich die neuen vierzylinderigen Kleinlieferwagen K.L. 5/13 PS (0,15 t), K.L. 6/16 PS (0,25 t) und K.L. 8/22 PS (0,5 t) im Programm. Dem neuentwickelten Typ 9/24 PS (0,6 t, 79×118 B×H, 2327 ccm) mit Blockmotor sollte eine lange Bauzeit beschieden sein.

AAZ 1913 34 40 III – 23.8.) Der neue kleine 5/13 PS-Adler auch als Lieferwagen: Der neue vierzylinderige 5/13-PS-Wagen, der auch maschinentechnisch eine Neuerung darstellt, weicht in der Konstruktion seiner Maschine von den anderen Adler-Wagen darin ab, dass bei ihm das sonst den Adler-Wagen eigene



Bezaubernde Kaiserzeit-Automobilwerbung auf Adler



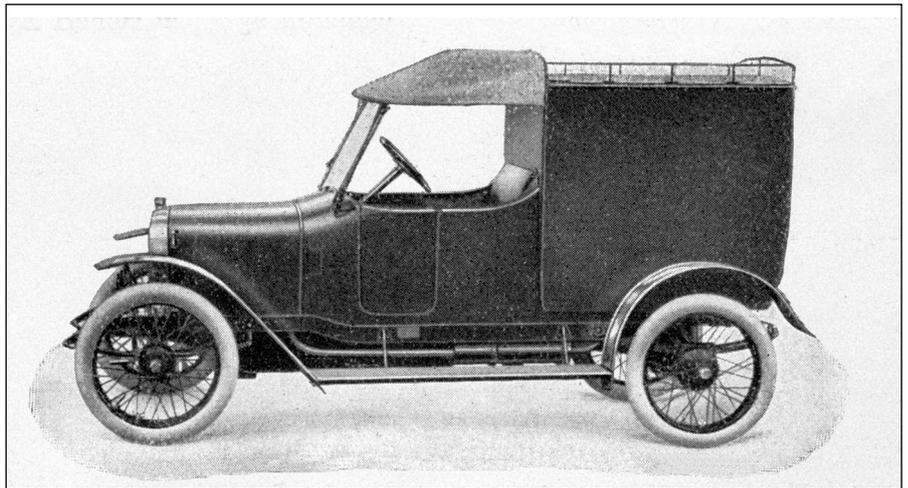
Feuerwehrtag bei den Adlerwerken in Frankfurt

Block-System (feste Verbindung von Motor und Getriebe) nicht zur Anwendung gekommen ist. Es geschieht dies, damit dieselben Motoren im Getriebe für beide Ausführungsarten des Wagens (Sitze nebeneinander und hintereinander) verwendet werden können. Der vollständig neu konstruierte Motor weist vier senkrecht stehende Zylinder auf, die in einem Block zusammengelassen sind. Drahtspeichenräder! – Das neue Auto wird auch als Lieferungswagen gebaut und eignet sich zum Transport von weniger umfangreichen Waren.

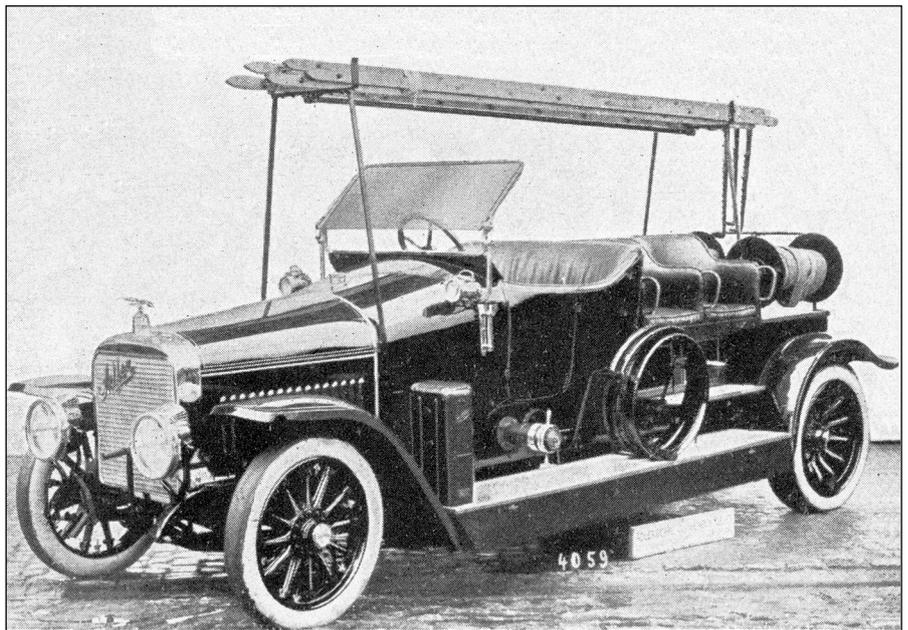
Trotzdem viele Arbeiter bei Ausbruch des Krieges „ins Feld“ zogen, wurde die Adler-Fabrikation aufrecht erhalten, die Fachkräfte zurückbeordert. Das Heer bezog Liefer- sowie Krankenwagen auf Basis des neuen 12/34-PS-Chassis L 1,5/2, den es in zwei Ausführungen gab. Umfangreich waren die Lieferungen von 1,5- und 2-Tonnern, von sogenannten Kavallerielastwagen (Dreitonnern) sowie Adler-Armeelastzügen, die einen langsamlaufenden 38 PS-Motor (L.S. 4/38) erhielten und als Solowagen nun bis zu 5 t Nutzlast trugen. Nach Vorgaben (Regeln) des Heeres entwickelte die deutsche Automobilindustrie neue 3–3,5-Tonner (25/45 PS), die weiterhin als Kavalleriewagen, richtiger aber als „Regeldreitonner“ bezeichnet wurden. Adler stattete sie solange alternativ mit Kardan- (L 3 D) oder Kettenantrieb (L 3 B) aus, wie es noch Gummi für Vollgummireifen gab. Mit Eisenbereifung gab es nur noch Kettenantrieb. Da Adam Paul 1915 verstorben war, übernahm Paul Markmann die technische Verantwortung.

Die gute Auftragslage ließ die Arbeiterzahl bis 1916 auf circa 7000 ansteigen. 1916/17 gliederte man den Rest der ehemaligen A.E.G.-Lahmeyer-Werke an der Höchster Straße als Werk II (große Pkw, Lastwagen und Flugmotoren) dem Stammwerk (Werk I: Kleinwagen, Schreibmaschinen und Kriegsmaterial für die Marine) an. 1000 Arbeitsplätze kamen hinzu.

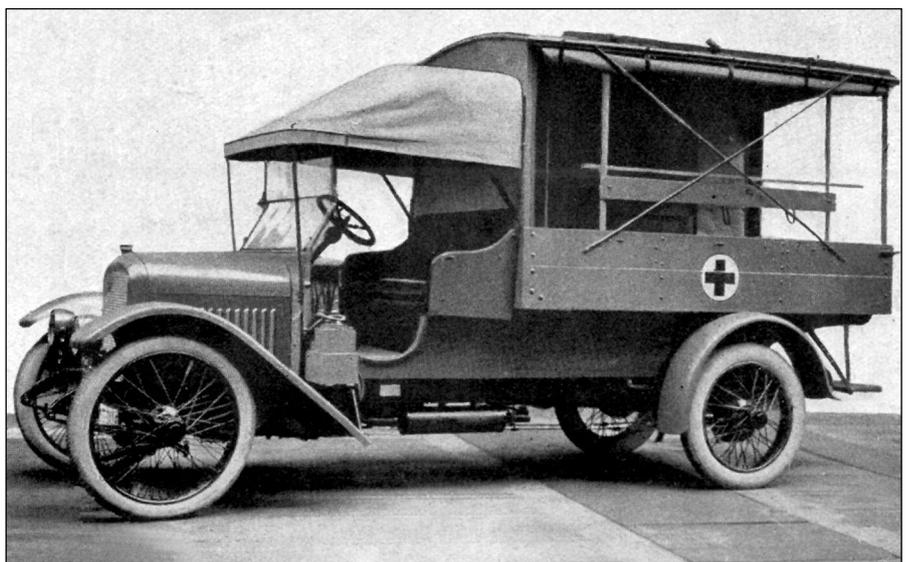
Gemeinsam mit anderen Autoproduzenten entstanden im April 1917 die ersten deutschen Panzer (Typ A V 7, Konstrukteur Joseph Vollmer 1871–1955). Die bei > Daimler, Büssing und



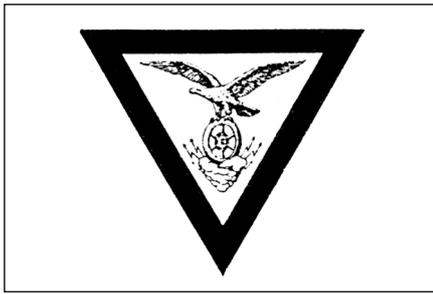
Mit diesem 5/13-PS-Lieferwagen brillierte Adler in London zur Olympia-Ausstellung 1913 <sup>1</sup>



Adler-Überland-Motorspritze 1913 <sup>1</sup>



Krankenwagen auf Adler-Chassis dienten als Rettungswagen im Balkan und dem anschließenden Ersten Weltkrieg <sup>1</sup>



11.11.1916 – 216 153

> Loeb gefertigten Kettenfahrzeuge erhielten Adler-Getriebe.

Zu Beginn des Jahres 1919 erfolgte die Umstellung auf die Friedensproduktion. Die Belegschaft wurde auf 6000 Beschäftigte verringert, der Ausbau der Fabrik jedoch weiterbetrieben. Die unsichere wirtschaftliche und poli-

tische Situation Deutschlands ließ keine Neuentwicklungen im Automobilbau zu. Adler produzierte die bewährten Lastwagen weiter. Die Dreitonner L 3 B und L 3 D sowie den im Krieg entstandenen Fünftonner Typ L 5 A stattete man 1920 mit 23/42-PS-Motoren aus, den Viertonner LS 4 mit einem 25/45-PS-Aggregat. Als kleineren Lkw bot Adler die luftbereiften 12/34-PS-Schnelllastwagen L 1 (1 t), L 1,5/2 (1,5 – 2 t) und L 2 (2 t Nutzlast) an. Mit den Pkw/Lieferwagentypen 5/25-, 9/24- (0,7 t), 12/34- (0,8 t) und 18/48-PS-Typen führte Adler elektrische Scheinwerfer ein. Spitzkühler waren Trumpf.

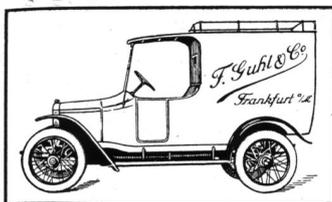
Im Lieferwagen-Typ 6/18 PS (0,4 t) bot Adler 1921 wahlweise Links- und Rechtslenkung an. Omnibusse (21/35

PS) für 20 Personen standen zur Verfügung der neuenstandenen Kraftomnibus-Linien. Als erste Nachkriegskonstruktionen erschienen 1921 und 1922 der Kardan-Dreitonner LB 3/38 und Fünftonner den LS 4/38, die man wieder mit einem 38-PS-Motor anbot. Sie fanden unter anderem Verwendung als Kipper mit einer durch den Fahrzeugmotor angetriebener Kippvorrichtung. Ein spezielles Schweröl-Verbrennungsverfahren (Semmler-Verfahren) sollte die Betriebskosten durch die Verwendung von Phenolöl um 50 Prozent senken, das Anlassen des Motors erfolgte mit Benzin bzw. Benzol. Das System setzte sich nicht durch, und Adler blieb auch nach dem Siegeszug des Dieselmotors dem Benzinmotor treu.

1923 nahmen die Adlerwerke ihre vierte Fabrik in Betrieb. Somit gab es Werk I: Höchsterstraße 11 – 23, für Automotoren, Werk II: Höchsterstraße 45-63, für Montage, Karosseriebau und Rahmenpresswerk, Werk III: Höchster Straße 22-30 und Mainzer Landstraße 287/291 sowie Werk IV: an der Rebstöckerstraße

Das Inflationsjahr 1923 brachte einen starken Aufschwung der Last- und Leichtlastwagen-Fabrikation der Adler-Werke, trotz siebenwöchiger Schließung der Fabrik. Unter den Schlagworten Typisierung und Rationalisierung schränkte man die Pkw-Typen-Vielfalt von 12 auf 4 Modelle ein. Als kleinsten Lieferwagen, dessen Kastenversion 0,4 t Nutzlast fasste, offerierte Adler einen 6/22 PS Typ, die Motorleistung wurde rasch auf 24 PS gesteigert. Der bewährte 9/24-PS-Typ wurde im Herbst 1923 zum 9/30 PS, der 12/34 PS durch den 12/40 PS-Typ (0,85 t) ersetzt. Sein Aggregat trieb auch die überarbeiteten Schnelllastwagen L 1/12 L, L 1,5/2/12 L (1,5 – 2 t) und L 2/12 L (2 t Nutzlast) mit Vierrad-Bremsen an.

1924 brachte zunehmend Betriebs Einschränkungen und vorübergehende Arbeiterentlassungen. Adler baute die leistungsgesteigerten Lieferwagen 6/25 PS (0,4 t) und den Typ 10/45 PS für 0,8 t, der im Sommer 1925 von dem neukonstruierten 0,8-t-Lieferwagen Typ 10/50 PS, mit dem ersten Adler-Sechszylinder und einer hydraulischen Vierradbremse abgelöst wurde. Man



Wo immer es darauf ankommt, Güter und Waren auf dem raschesten u. billigsten Wege an ihren Bestimmungsort zu bringen, sind

## ADLER Last- u. Lieferwagen

die bevorzugten Beförderungsmittel.

### ADLER Lieferwagen

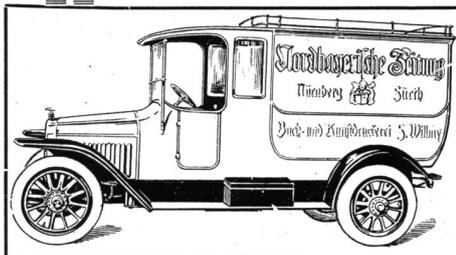
von 150 bis 1500 kg Nutzlast.

### ADLER Lastwagen und Lastzüge

bis 9500 kg Nutzlast.

Für jeden Zweck und für jede Branche. Ausführung und Ausstattung nach Wunsch.

Man verlange Spezialofferte!



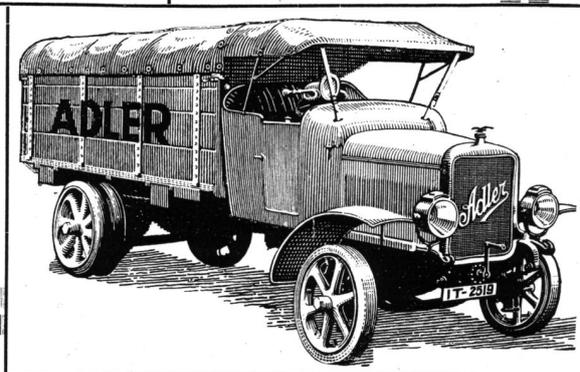
## ADLERWERKE

vorm.

Heinrich Kleyer A.-G.

Frankfurt a. M.

Filialen und Vertretungen an allen größeren Plätzen.



Das Nutzwagenprogramm der Adlerwerke am Vorabend des Ersten Weltkrieges 1914 <sup>1</sup>

war wieder zum Flachkühler zurückgekehrt. Die Lkw traten zunehmend in den Hintergrund, den 5-t-Typ gab man ganz auf. Eine hydraulische Vierradbremse zeichnete den modernisierten 2–2,5-Tonner Typ 2,5 TZ, (60 PS) aus, während man den 3–3,5-Tonner Typ 3 Z (45 PS) nur unwesentlich veränderte.

Obwohl sich gerade der durch den Weltkrieg unterbrochene Export wieder zu beleben begann, liquidierte Adler 1925 die Kopenhagener Zweigniederlassung Adler-Cykle-Aktie-Selskab. Hatte man nach der Währungsumstellung 1924 auf eine ruhigere Zeit gesetzt, so wurde man durch die Deflation (Geldknappheit) und die schrittweise Öffnung des Marktes für billige Auslands-Importe enttäuscht. Adler forcierte die begonnene Rationalisierung. Entlassungen und Neueinstellungen wechselten in rascher Folge: die Beschäftigtenzahl kletterte 1925 von 6600 auf 7000 und fiel auf 5000 im September.

Nach internen Differenzen ersetzte man in der technischen Leitung des Unternehmens im Oktober 1925 die Ingenieure Theodor Saiuberlich (auch Säuberlich geschrieben) und Otto Nagel durch Emil Jurthe und Otto Göckeritz. Göckeritz gehörte dem Betrieb seit 1901 an, wurde 1925 Vorstandsmitglied und wechselte 1933 in den Aufsichtsrat über.

1926 überarbeitete man zum letzten Mal den 2–2,5-Tonner, der nun zum Typ 18 Lb (18/60 PS) avancierte und brachte den völlig neuen 1–1,5-t-Leichtlastwagen Typ L 9 (9/32-PS-Vierzylinder) heraus, der kurzzeitig auch L 25 hieß. Das hydraulisch gebremste Fahrzeug gab es mit Pritschen- und Kastenaufbauten und als Kleinbus. Der L 9 war nicht baugleich und deshalb noch teurer als das neue Adler-Pkw-Modell Standard 6, mit dem Adler zur Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin Ende 1926 den Kampf gegen amerikanische Importe aufnahm. Der Standard-6-Entwurf stammte von dem Berlin-Charlottenburger TU-Professor Dr.-Ing. Gabriel Becker und kopierte ein amerikanisches Vorbild (Chrysler). Sein gleichnamiger 2,5-Liter-Sechszylinder-



Adler-Werbung 1917 <sup>1</sup>

**ADLER-**  
**Lastkraftwagen**  
leisten nach dem Urteil sämtlicher Feldherren und Stäbe  
**an allen Fronten**  
die wichtigsten Dienste  
**für den Erfolg**

**ADLERWERKE**  
VORM. HEINRICH KLEYER A.G.  
FRANKFURT AM MAIN

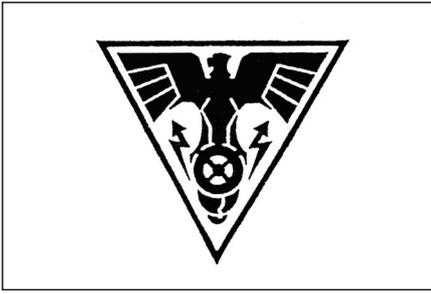
Werbung der Adlerwerke im Ersten Weltkrieg 1915 <sup>1</sup>



Adler-Lkw im Ersten Weltkrieg mit Gummi-Ersatz-Bereifung



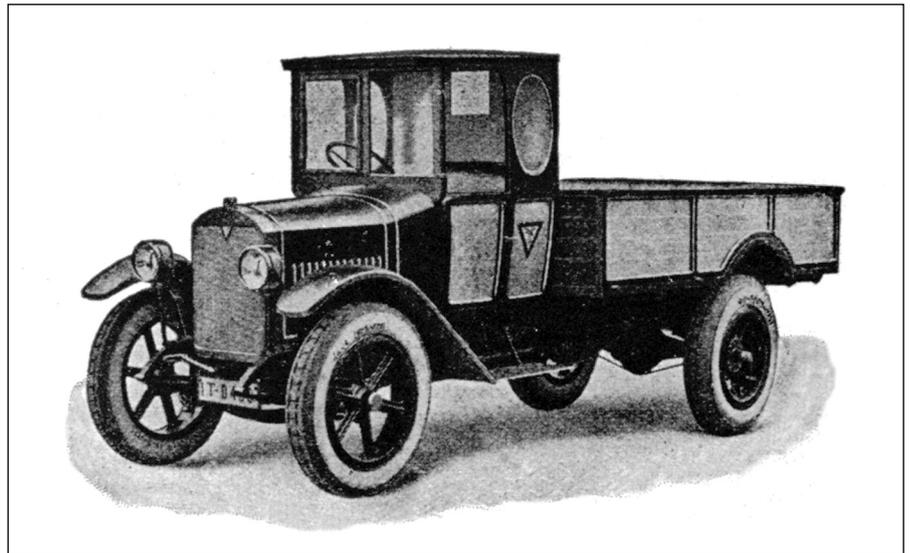
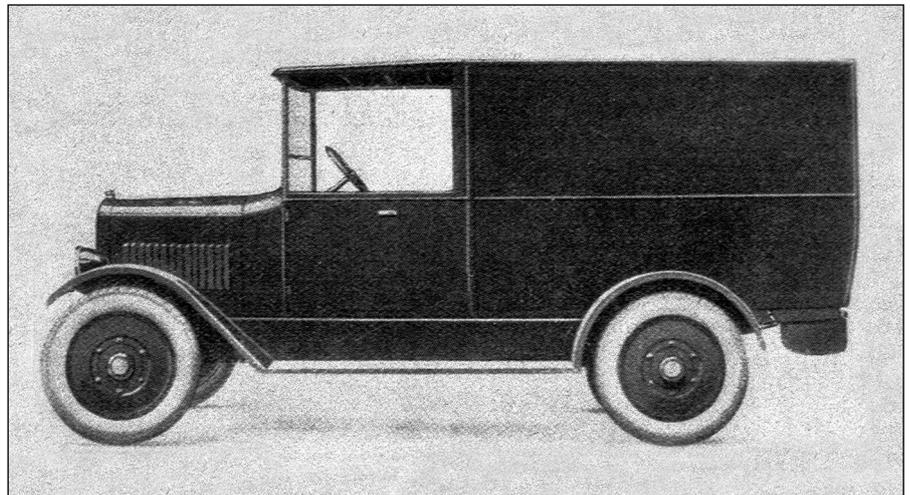
Lastwagen-Kolonne im Ersten Weltkrieg. Zuvorderst ein Adler-Lkw



05.09.1922 – 297 793

Blockmotor Standard 6 (N 10) brachte 10/45 PS. Erstmals setzte man Abblendlicht ein. Neu waren Mittelschaltung, hydraulische Vierradbremse sowie die moderne Ganzstahl-Karosserie, welche die Berliner Ambi-Budd-Werke lieferten. Nunmehr möglich gewordene Preissenkungen steigerten den Absatz und man beschäftigte 8240 Beamte und Arbeiter. Eine Werbefahrt führte 1927 einen Standard 6 und einen L 9 über Jekaterinenburg bis nach Peking.

Auf der 1. IAA in Köln 1927 suchte man Adler vergeblich. Gerüchte über eine Fusion mit > BMW, Daimler-Benz (> Mercedes-Benz), der > NAG, > Opel, den I.G.-Farben und nicht zuletzt mit den Griesheimer-Werken (Adler verwendete deren Elektron-Metalllegierung im Motorenbau) machten die Runde, in Deutschland träumte man von einem Auto-Trust ähnlich der I.G.-Farben.

Adler-Lkw 1920<sup>1</sup>

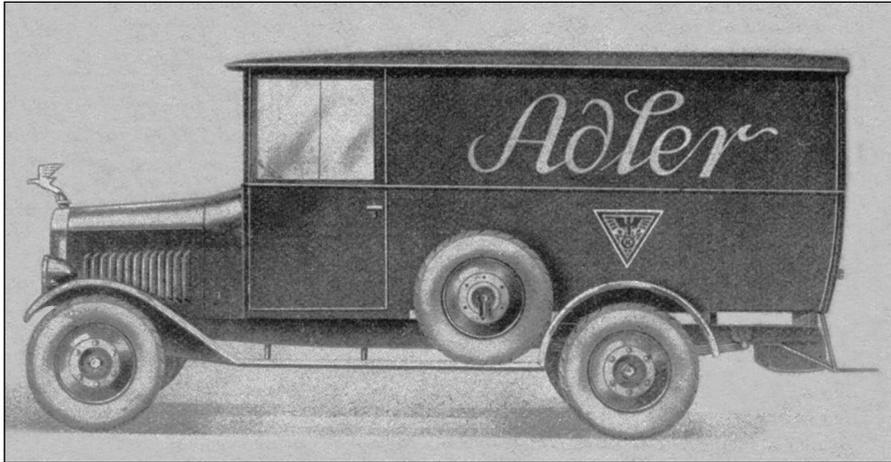
Der Adler-Schnelllastwagen Typ L 9 von 1925

Schwerer Adler-Lkw<sup>1</sup>

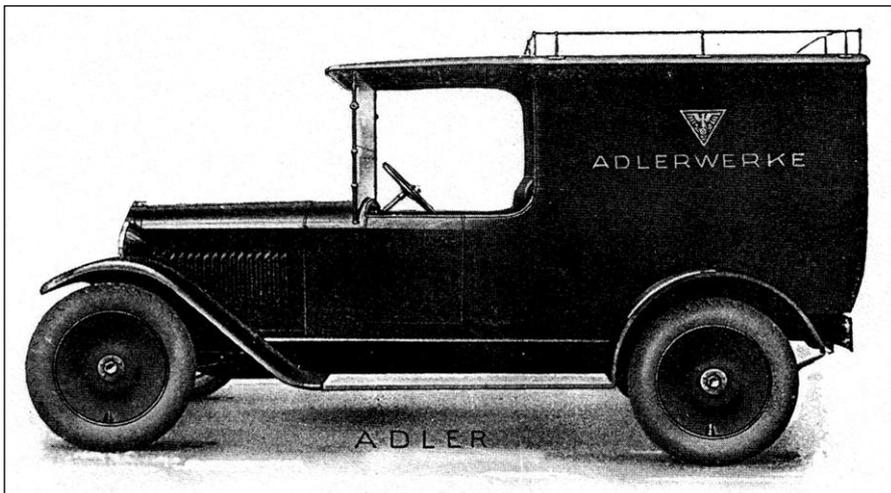
Aus dem Standard 6 entwickelte Adler einen neuen 1-t-Schnellieferswagen Typ L 6, der zur Internationalen Nutzfahrzeugausstellung 1928 in Leipzig vorgestellt wurde. Für den Antrieb sorgte sowohl der Standard-6-Motor (39/45 PS) als auch eine neue stärkere 2,9-l-Version mit 12/50 PS (N 12). Als Standard 4

angekündigt, brachte Adler Anfang 1929 Adler den Adler-Pkw Favorit, wieder eine Göckeritz-Konstruktion (seit 1928: Dr.-Ing. h.c.), mit 8/35-PS-Vierzylinder (2 A) auf den Markt. Aus ihm leitete sich der Lieferwagen Favorit-Expresß mit 0,4 t Nutzlast sowie mit längerem Radstand der 0,75-t-Lieferwagen L 4 ab.

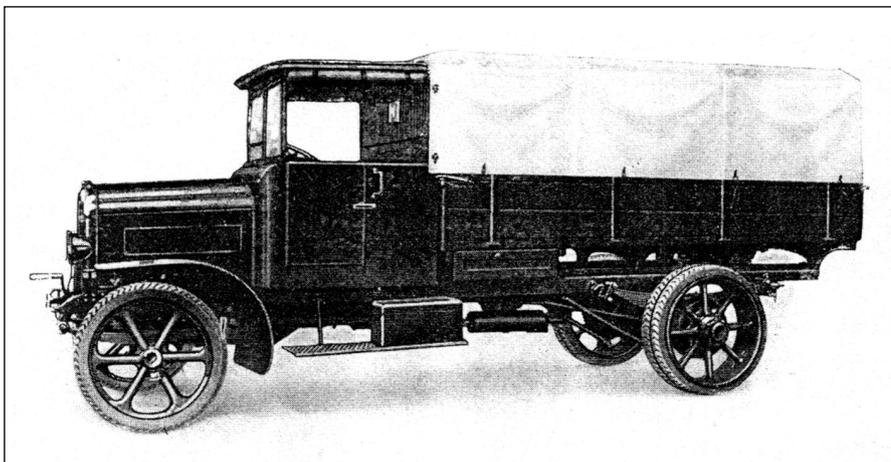
Die teuren Innovationen in amerikanische und deutsche Spezialmaschinen ließen zwar eine Produktionssteigerung zu, doch brachte der schwankende Fahrzeugabsatz und ein ruinöser Preiskampf die Adlerwerke in Schwierigkeiten. Im Mai 1929 sanierte die Danat-Bank (Darmstädter und Nationalbank) unter ihrem Vorsitzenden Dr. Jacob Goldschmidt und der seit Dezember 1928 amtierende Adler-Generaldirektor Ernst Hagemeyer (teilweise auch Hagemeyer geschrieben) das Unternehmen. Zugestimmt hatte auch das Londoner Bankhaus I. Henry Schroeder & Co., das enge Kontakte zur Karosseriefabrik Ambi-Budd hatte und seit 1928 bei Adler eine Sperrminorität besaß. Damit waren auch Fusionspläne mit der Nationalen Automobil-Gesellschaft A.-G. (> NAG) ad acta gelegt und die Auto-Trust-Idee gestorben. Als Folge des „Schwarzen Freitag“ 1929 (Weltwirtschaftskrise) stellte Adler den Fahrzeugbau vorübergehend ein.



Lieferwagen Typ L 9 von 1927



Der Adler-6/25-PS-Lieferwagen des Jahres 1926 mit 4-Radbremse 1 – KOPIE

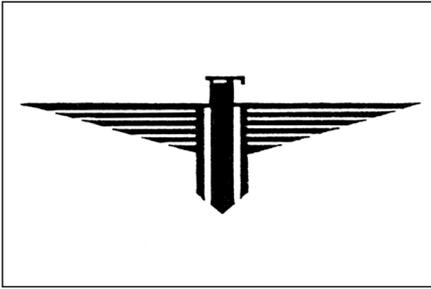


Adler-Lkw für 2,5–3 t Nutzlast von 1925 mit 38 PS

Enttäuschend war die Nachfrage nach dem zum XXIV. Pariser Autosalon 1930 herausgebrachten Standard-8-Luxus-Pkw (Achtzylinder-Modell), der mit Aufsehen erregenden Karosserie-Entwürfen des Künstlerkomitees Prof. Dr. Walter Gropius (Leiter des Dessauer Bauhauses), Dipl.-Ing. Rachils, Prof. Lisker und dem Bildhauer Paulon versehen war. Was blieb war das neue Adler-Firmenzeichen von Gropius. Anlässlich des 50. Gründung-Jubiläums der Adler-Werke nannte man 1930 die Höchster-Straße in Kleyerstraße um.

Unter dem Namen „Doppeladler“ offerierte Adler zu Beginn des Jahres 1931 auf Basis des Favorit einen Kombiwagen mit einschiebbarem Warenkasten (0,4 t) sowie einen neuen 1,5-Tonner mit Tiefrahmen Typ L 6 (3-l-Sechszylinder, 12/50 PS). In der Pkw-Zulassungsstatistik lag Adler auf Platz 5, um weiter rationalisieren zu können, plante man deshalb die Nutzfahrzeugproduktion auf 0,4- und 0,75-t-Lieferwagen zu beschränken.

Noch während Dr. Goldschmidt deshalb > Büssing-NAG zu einem Lohnauftrag zur Fertigung von 1,5–2-t-Lkw und Sattelschleppern mit 4 t Nutzlast



24.11.1930 – 429 029

# ADLER

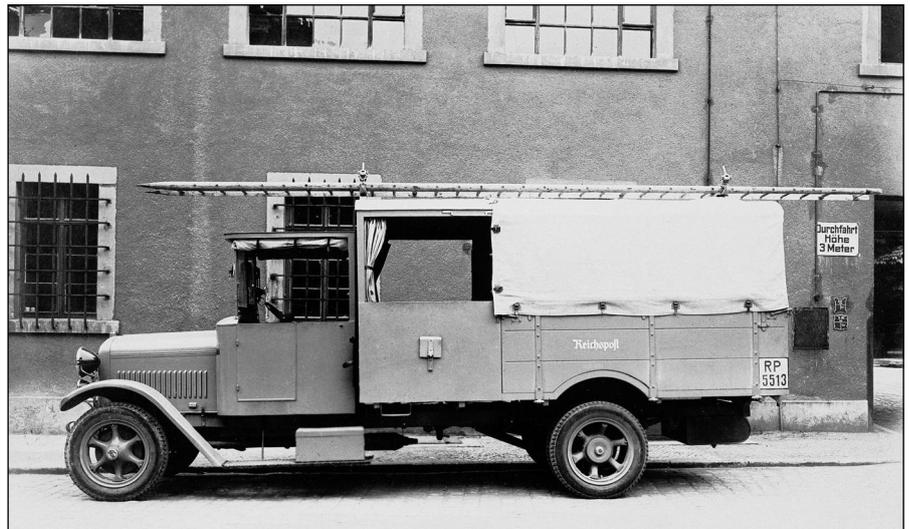
Schriftzug

auf Basis der Schürmann-Konstruktion (> Dux, > Presto, > NAG) verhalf, brach im Juli 1931 die Danat-Bank zusammen und löste eine weitere Wirtschaftsdepression aus. Die anhaltende Absatzflaute brachte auch den Adler-Arbeitnehmern erst die 40 und bald darauf die 32 Stundenwoche. Die Beschäftigtenzahl fiel von 3500 im Frühjahr auf 800 im August. Anfang 1932 begann in den vormaligen > Komnick-Werken der Büssing-NAG in Elbing die Montage der 1,5-t-Fahrzeuge, die Adler als „Büssing-NAG-Adler“ anbieten wollte. Ein langfristiger Liefervertrag für Adler-Lkw eigener Konstruktion mit einer nicht genannten Schweizer Firma war er so lukrativ, dass man in Frankfurt den eigenen Lkw-Bau wieder aufnahm: L 6 mit 1 und 1,5 t Nutzlast.

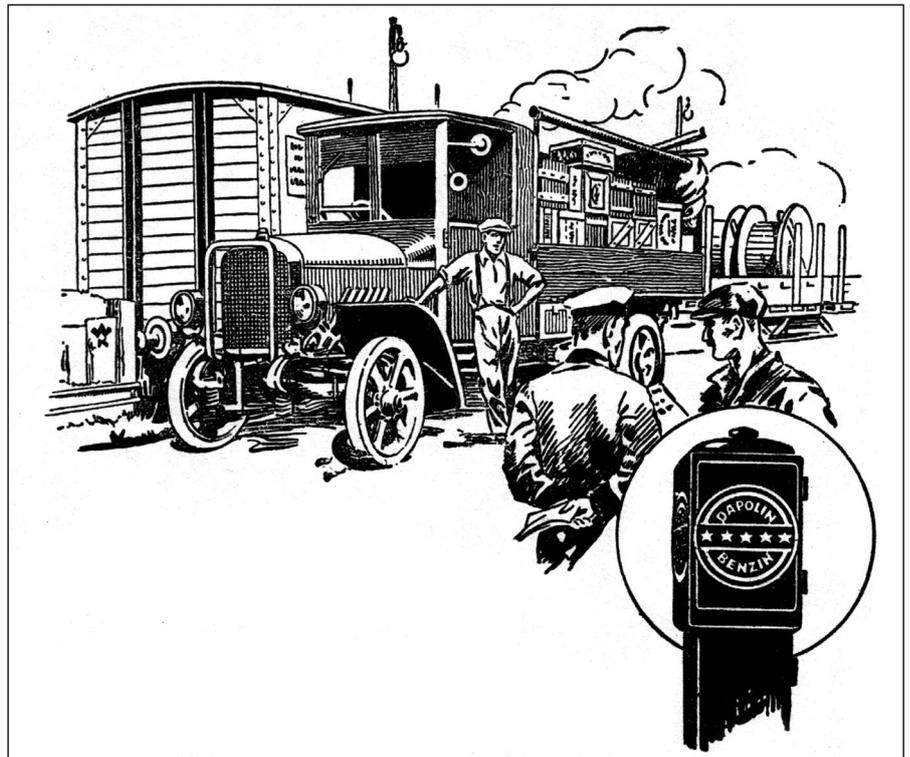
Bereits im Oktober 1931 war Hans Gustav Röhr, ein bekannter Flugzeug- und Autokonstrukteur und ehemaliger Fabrikant (Röhr-Auto A.-G., Oberamstadt) als technischer Direktor bei Adler eingetreten, wo er bis September 1935 blieb. Röhr brachte seine Erfahrungen mit Tieffrahmen, Schwingachsen und kleinen 8-Zylindermotoren in Frankfurt ein. Ende 1931 stellte man zwei, unter seinem maßgebenden Einfluss entstandene 1,5-Liter-Wagen (1,5 A bzw 1,5 AV: 6/30 PS) mit grundverschiedenen Konzepten vor: Der Pri-



Adler-Kastenwagen Typ L 4 von 1930



18/60-PS-Adler-Lkw der Reichspost für die Telegraphenabteilung 1927 – O-Berlin



Ein Adler-Lkw in der Dapolin-Werbung 1927 (Ausschnitt)

mus hatte Hinterradantrieb und starre Achsen, während der Trumpf mit Schwingachsen und Frontantrieb (Lieferversionen: 0,25 t Nutzlast) ausgebildet war. Sie erschienen 1932 auf dem Markt und Adler gewann gegen Jahresende die französische Autofabrik

Lucien Rosengart, Paris-Neuilly, und die belgische Firma Imperia, Nessonvaux, für die Lizenzproduktion des Adler Trumpf.

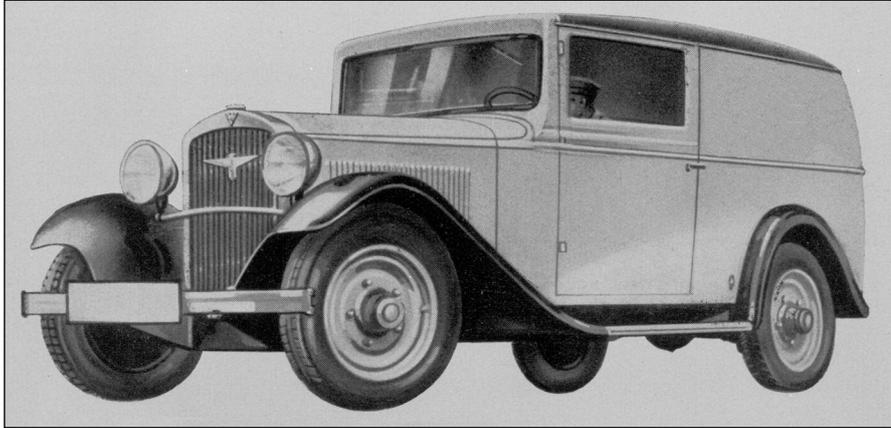
Das Chassis von Favorit (Vierzylinder 2 U: 8/40 PS) und Standard 6 (Sechszylinder 3 U: 12/60 PS), hatte

man für 1933 vereinheitlicht (Tiefrahmen), ebenso die Karosserie. Die Lieferwagen trugen 0,85 bzw. 1,4 t Nutzlast. Die Version Favorit 4 K (1,3 t) mit verlängertem Radstand wurde für Krankentransporte eingesetzt, ebenso der Standard 6 K (60 PS, 1,3 t) und selbst das Pkw-Flaggschiff Standard 8 K (Achtzylinder N 15: 62/72 bzw. 80 PS-Achtzylinder).

Überarbeitet, mit Tiefrahmen und neuem 2,9-l-Sechszylinder-Aggregat (G 3: 50/51 bzw. 60/65 PS) versehen, blieb der L 6 bzw. L 6-G 3 von 1933 bis 1938 in der Fertigung. Je nach Radstand betrug die Nutzlast jetzt 1,6, 2,1 oder 3,3 t tragen. Den G 3 verbaute man auch im neuen Modell K-3 Liter, das ab 1934 mit 0,75 t Nutzlast für Krankenwagen- und Lieferwagenaufbauten zur Verfügung stand. 1934 standen zusätzlich auch die neuen Primus- und Trumpf-Typen mit 1,7-l-Vierzylindern (1,7 A und 1,7 AV: 38 PS) für 0,4 t zur Wahl.

Während der Pkw-Export ständig anstieg, in Kopenhagen gründete man 1935 eine Gesellschaft zur Montage der Adler-Wagen, versank der ohnehin nicht so bedeutende Nutzfahrzeugbau auf Pkw-Basis in der Bedeutungslosigkeit. Die Arbeiterzahl war bereits 1934 auf 4000 Arbeiter gestiegen, rechnete man die auswärtigen Filialen und nicht eigenen Karosseriewerke hinzu, kam man auf über 6000 Mann. Generaldirektor Hagemeier wurde Leiter der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie. Man arisierte den Aufsichtsrat, potentester Einzel-Aktionär war die Dresdener Bank geworden, aber erst 1936 sahen die Aktionäre erstmals wieder eine Dividende.

1935 übernahm Dr.-Ing. Schlaefke von > MAN kommand die technische Leitung. Neuer Chefingenieur wurde der Ingenieur Karl Jentschke (zuvor österreichische Automobilfabrik Steyr). Einen neuen 1-t- und 1,5-t-Leichtlastwagen brachte Adler 1936 im Typ 60 bzw. 61 mit dem 2,5-l-Sechszylinder (55/58 PS) des Pkw-Typs 10 auf den Markt, im Jahr darauf begann auch der Bau des Krankenwagens Typ W 61 K für die Wehrmacht (1942 eingestellt). Der Zweite Weltkrieg war schon geplant.



Der Adler-Primus-Lieferwagen 1932 trug 300 kg Nutzlast



# ADLER

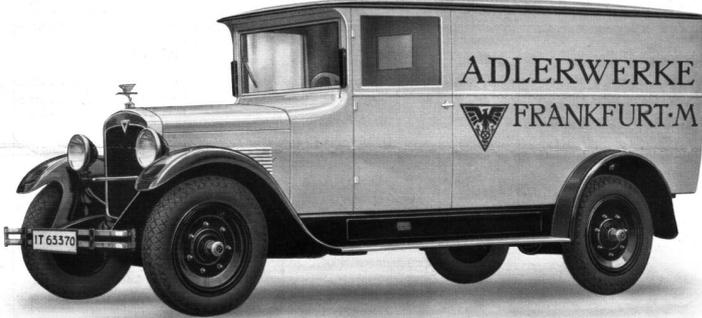
SCHNELL-LIEFERWAGEN

1 to

NUTZLAST - 50 PS  
NIEDERRAHMEN

6

ZYLINDER



ADLER 1 TO  
KASTENLIEFERWAGEN

**BESONDERE VORTEILE:**

- Zentralschmierung - Olddruckbremse
- Große Wendigkeit und niedrige Ladefläche
- Höchste Zuverlässigkeit - Sparsam

ADLERWERKE

VORM. HEINRICH KLEYER  
AKTIENGESELLSCHAFT

FRANKFURT·M

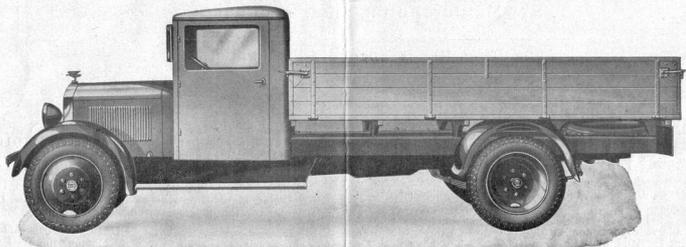
Prospekt-Titel des Adler-Kastenwagens mit 50-PS-Sechszylindermotor 1930 <sup>DQA</sup>

1941 kam der zivile Fahrzeugbau zum Erliegen, die Fertigung wurde völlig auf Kriegsproduktion umgestellt. Seit 1937 hatten die Adlerwerke eine Halbketten-Zugmaschine (HK 300) entwickelt, die aber keinen Bestand hatte. Stattdessen produzierte man nun Halbketten-Fahrzeuge (D 7 und H kl 6) für 1 und 3 t Anhängelast nach Vorgaben der „Patentfirmen“ > Demag, > Hansa-Lloyd (> Borgward) und > Hanomag, außerdem Schnellbootagregate, Maybach-Motoren, automatische Schaltgetriebe und anderes Gerät. 1943 realisierten die Frankfurter zwei Prototypen unter der Militär-Bezeichnung Sd. Kfz. 325 ähnlich der Lauster-Wargel (> Lauster).

Als wichtiger Rüstungsproduzent unterhielt Adler in der Kleyerstraße 45 eine eigene KZ-Außenstelle/Adlerwerke (Lagername: „Katzbach“), für die KZ-Häftlinge (zumeist Überlebende des Warschauer Aufstandes) aus dem KZ-Dachau ausgesucht worden waren. Sie bestand von August 1944 bis März 1945. Am 22. März 1944 verwüstete ein Luftangriff die Adler-Werke I und II. Weitere Angriffe im Januar 1945 zerstörten die Werke I und III total.

Nach Kriegsende nahmen Konstrukteure der Adlerwerke erneut die Automobilproduktion auf. Zur Serienreife entwickelte Pkw-Prototypen mussten jedoch auf Geheiß des 1948 aus amerikanischer Internierung zurückgekehrten Generaldirektors Ernst Hagemeyer wieder verschrottet werden. Die Abwendung vom Automobilbau erwies sich als Anfang vom Ende der Adlerwerke. Die wiederaufgenommene Motorradproduktion endete 1957. Bis heute ist der Name Adler noch im Markennamen Triumph-Adler bei Schreibmaschinen erhalten, die man seit 1931 gemeinsam mit der Nürnberger Firma Triumph baute. Nach mehrmaligen Fusionen, zuletzt als Teil des Büromaschinen-Konzerns Olivetti, schloss man das Werk im Oktober 1992.

# ADLER



## SCHNELL-LIEFERWAGEN

2 - 2½ to NUTZLAST

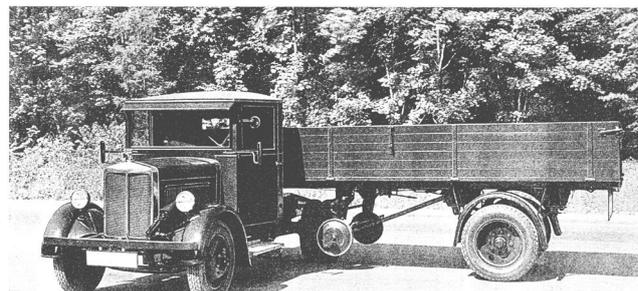
HAUPTVORZÜGE:

Verwindungsfreier Tiefrahmen — Langjährig bewährter 6-Zyl. Hochleistungsmotor — Starkes Anzugs- und Durchzugsvermögen — Große Wendigkeit — Sparsam — Oeldruckbremse — Zentralschmierung.

Werbung für den Schnell-Lieferwagen für 2–2,5 to Nutzlast zur IAA 1933

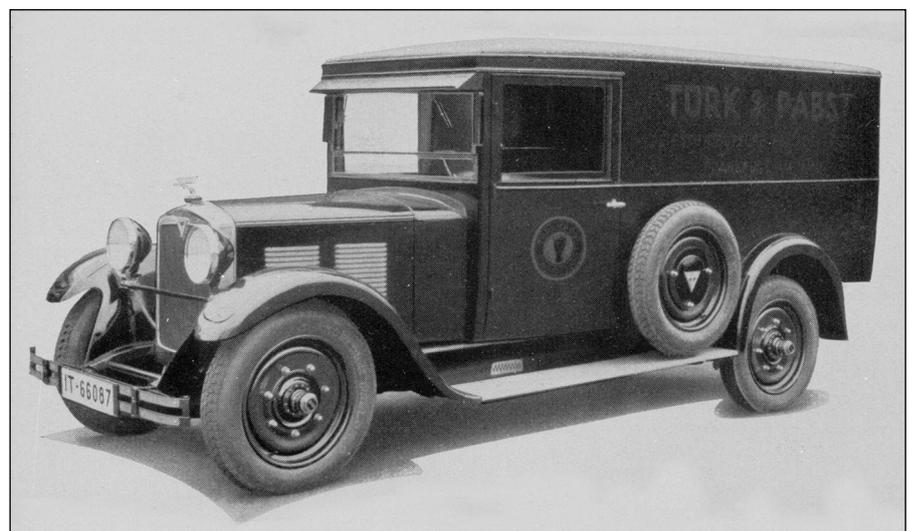
# BÜSSING-NAG-ADLER

## SATTELSCHLEPPER




### 4 TONNEN NUTZLAST

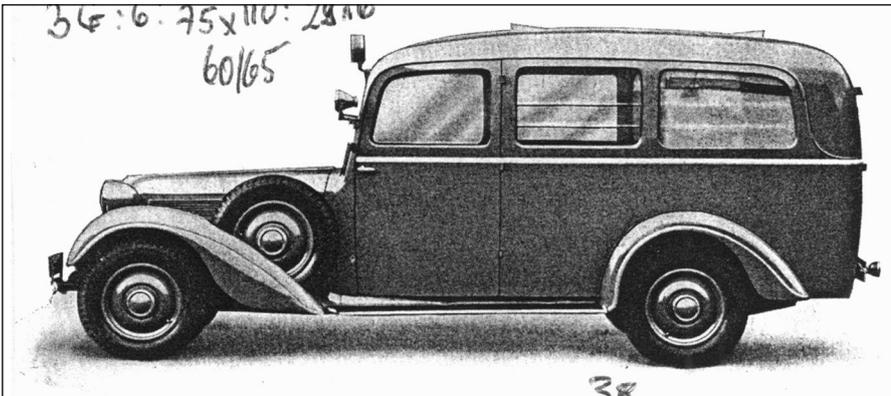
Die Adler-Werke boten 1933 Büssing-NAG-Adler-Fahrzeuge an



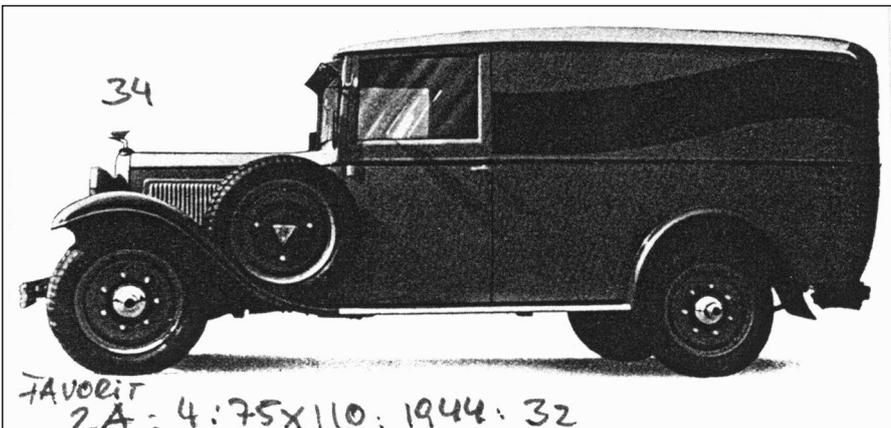
Adler 1931/1932: Typ L 4 für 0,75-t-Nutzlast <sup>1</sup>



Versuchsfahrzeug Sonder-Kraftfahrzeug Sd. Kfz. 325 während des 2. Weltkriegs



1938 Krankenwagen K-3 | DQ KOPIE



1934 Favorit L 4 0,75 t DQ Kopie



Adler-Werbung im Zweiten Weltkrieg <sup>1</sup>