

'Ik wil een stukje nostalgie bewaren'

DE ADLER VAN ZIJN VADER MAAKTE RUIM ZESTIG JAAR GELEDEN ZOVEEL INDRUK OP DE JONGE AART 'T LAM DAT HET MERK NADIEN NOOIT UIT ZIJN HOOFD IS GEWEEST. ZIJN OUDERS VERBODEN HEM ALS ACHTTIENJARIGE ECHTER OM ZELFS MAAR AAN EEN MOTOR TE DENKEN. HEEL VEEL LATER, IN 2007, KOMT HET ER TOCH VAN: ZIJN EERSTE EIGEN ADLER. VERVOLGENS ZIJN ER NOG HEEL WAT GEVOLGD. DE TELLER STAAT NU OP VIJFTIEN STUKS. ZIJN PRONKSTUK IS DE MB250S, EEN SPORTVERSIE MET TWEE CARBURATEURS EN HOGE UITLATEN.

Het is rond 1958. Aart 't Lam is een jaar of tien oud; de leeftijd van de korte broek en de kapotte knieën.

Zijn vader besluit dan na een kleine Eysink en NSU voor het zwaardere werk te gaan: een Adler MB250, gekocht bij Leen Post in Naaldwijk. De kleine 't Lam is diep onder de indruk van het geluid en de snelheid waarmee zijn vader na een groet naar het werk wegsnelt. In zijn herinnering ziet hij pa nog op de Adler rijden, een leren kapje op, tegen de wind en de kou. 'Maar op vrije dagen ging mijn moeder ook graag mee. Een kind tussen hen in, lekker toeren.'

De relatie tussen zijn vader en de Adler duurt een jaar of vier. Pa maakt dan een heftige aanrijding met een herdershond mee. Hij overleeft de klap, de hond niet. 'Daarna bleef hij angst houden op de motor en in 1963 is hij gestopt.' De MB250 maakt dan plaats voor een auto, een Renault Dauphine. Is de bewondering voor de Adler van zijn vader voor zoonlief een reden om meteen op zijn achttiende jaar een rijbewijs te halen en ook zo'n Duitse machine aan te schaffen? Nee, hij wilde het dolgraag, maar de orders van zijn ouders zijn overduidelijk. 'Daar komt niks van in, te gevaarlijk jongen.'

Hij berust gedwee in het verbod en er komt een lange periode van andere zaken: een gezin en de opbouw van zijn eigen zaak met zijn vrouw Nel, een bedrijf in koeltechniek, gevestigd in Leerbroek. Ze doen alles wat met koelen en vriezen te maken heeft. 'Bij de detailhandel, maar ook de horeca en ziekenhuizen.'

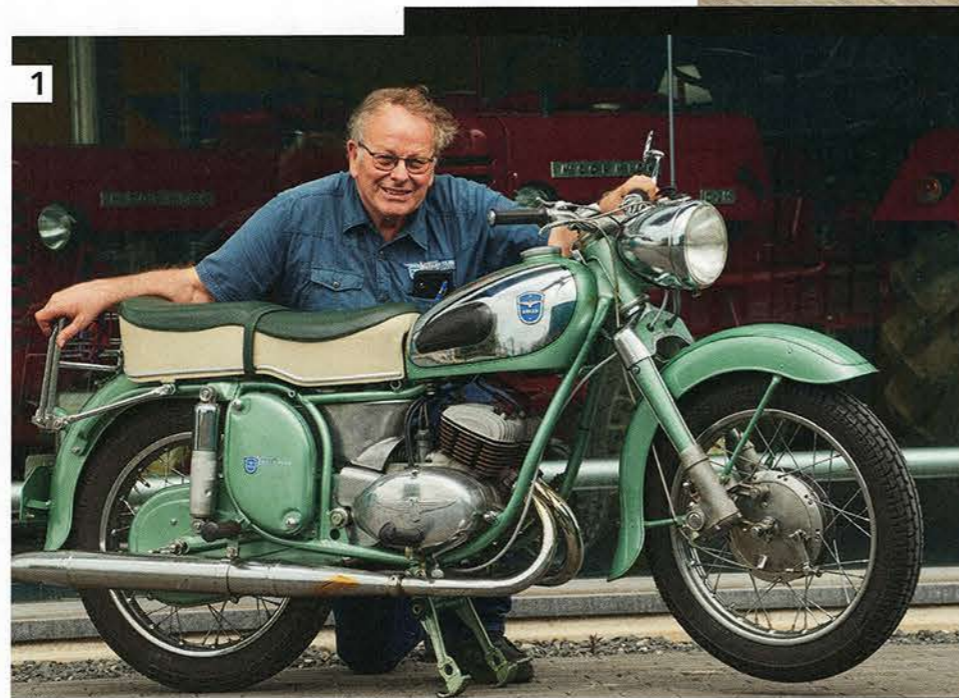
MOTORRIJBEWIJS

De Adler van zijn vader blijft echter wel tientallen jaren in zijn gedachten en als hij in 2003 op de motorbeurs van Rosmalen de stand van de Adler Club Nederland bezoekt, meldt hij zich meteen aan als lid. Van een clublid koopt hij drie jaar later ook zijn eerste Adler. 'Een MB250, een tweecilinder dus. In nette staat en met een origineel Nederlands kenteken.' Maar ja, hij moet dan nog wel zijn motorrijbewijs halen, als 58-jarige... Als door-gewinterde autorijder gaat hem dat goed af. 't Lam looft echter wel de pittige eisen die er worden gesteld: 'Voertuigbeheersing, rem- en bochten-techniek, rijden in uiteenlopende verkeerssituaties. De lessen en het examen zijn een serieuze zaak.' Hij lacht als hij aan de reactie van zijn bejaarde moeder denkt toen hij zijn rijbewijs liet zien. 'Ze was... hartstikke kwaad.'

Met de MB250 maakt hij geregeld ontspannende ritjes in de omgeving van Leerbroek. De contacten met de Adler-club bevallen hem prima en zonder dat er sprake is van 'jachtpartijen' druppelen er allerlei modellen van het Duitse merk binnen. 'Via tips, van een weduwe van een clublid of op een motorbeurs, bijvoorbeeld die in Mannheim. Soms één exemplaar, maar ook wel eens een paar tegelijk.' Geleidelijk groeit zo zijn verzameling naar een indrukwekkende collectie van zo'n vijftien stuks. Alle verkeren in nette tot fraaie staat. 'Maar ik loop ze na de aankoop wel allemaal na en als iets vervangen moet worden vanwege slijtage, dan gebeurt dat.' Een enkele motor heeft nog zijn oorspronkelijke lak. Als die nog redelijk oogt, laat hij dat zo. Wat roestpikkels en slijtplekken zijn voor hem het fraaie bewijs dat de motor een actief leven heeft gehad.

KLEIN MERK

De collectie van de 71-jarige 't Lam is indrukwekkend, zeker als je weet dat Adler in Nederland



1

1. De MB250 is het populairste model van Adler en de trots van Aart 't Lam.

2. Adlers waren destijds dure motoren, mede door de luxe uitvoering.

3. De gesloten kettingkast is een voorbeeld van de Duitse degelijkheid.

4. De 250cc-twin heeft een fraai glad blok. Het diende als voorbeeld voor de technici van Yamaha en Suzuki.

LEERMODEL

Op een duidelijk zichtbare plek staat een opengewerkt blok van een MB250. Delen van het carter, de cilinder en de carburateur zijn weggezaagd om de werking van alle onderdelen goed te kunnen doorgronden. Door op de kickstarter te drukken, zet je onderdelen in beweging. Zo'n opengewerkt blok wordt ook wel een 'leermodel' – voor monteurs in opleiding – genoemd.



2



3



4

TRUMPF JUNIOR

Behalve motorfietsen staat de naam Adler nog voor een ander bekend product. Juist, de schrijfmachines. Er staat een hele rij. Hoog en laag van uitvoering en met wisselende wagenbreedtes. Adler is ooit echter begonnen als fabrikant van rijwielen. In 1886, om

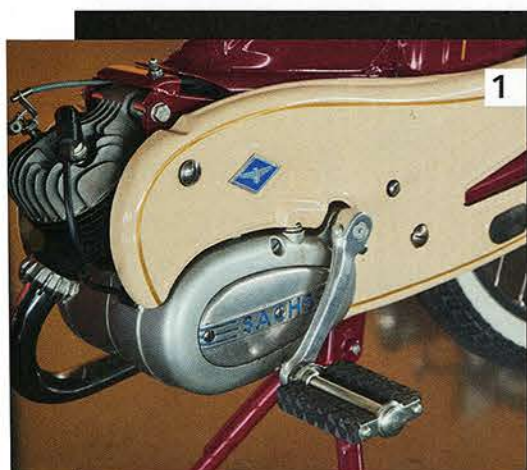
exact te zijn. Er staat er uit nostalgisch oogpunt één. Apart is de voorrem: een rubber blokje dat bij bediening op de bovenkant van de band drukt. De grootste faam heeft Adler opgebouwd als autofabrikant in de jaren tussen de beide

wereldoorlogen. In Nederland zie je deze vierwielers eigenlijk nooit. In z'n verzameling staat ook een Adler-auto. Het is een Trumpf Junior uit 1938, een cabriolet met canvas dak. Met een 995cc-viercilinderblok en voorwielaandrijving. De auto verkeert in nieuwstaat. Aart

In Nederland is Adler altijd een klein merk geweest.

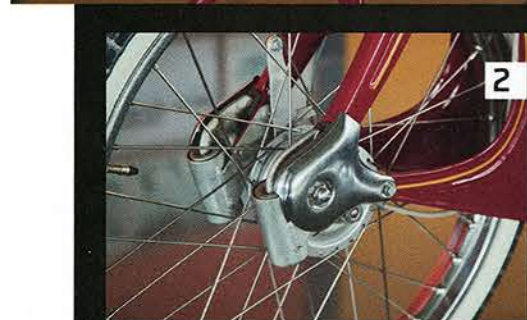
altijd maar een klein merk is geweest. Import van de motoren vond slechts tussen 1951 en 1957 plaats. In totaal zijn er slechts zo'n 1.200 Adlers in ons land verkocht. De hoge prijs was daarvan de oorzaak. De prestaties zeker niet, want de Adler kon zich meten met toonaangevende viertakten als de Horex Regina en de NSU Max. Gezien de geringe verkoopaantallen is het daarom wonderlijk dat vrijwel al zijn motoren een Nederlandse achtergrond hebben. 'Inclusief de blauwe kentekenplaat en het linnen kentekenbewijs.' Slechts twee exemplaren komen van buiten Nederland, een MB250 uit Duitsland en een Adler-scooter uit België. 'Een Junior met het blokje van een M100. Je ziet ze haast nooit.' Adler probeerde met de scooter – Roller op z'n Duits – in 1955 om de inzakkende verkoopcijfers op te krikken, maar succes bleef uit. Jammer, want de Junior mag er

't Lam: 'Het is bij het rijden wel oppassen met de bedieningspedalen, want die zitten erg dicht bij elkaar.' Een leuk detail: de auto heeft moderne richtingaanwijzers, maar de oorspronkelijke uitklappende exemplaren zijn behouden gebleven.



1

De Adler Sport, een bromfiets, ziet er adembenemend fraai uit. van dit model zijn er maar twee in Nederland.



2



3



4

1. Dit heet 'stijlvolle beplating'. Let even op het mooie blauwe logootje.

2. De Sport heeft schommelarmvoorvering.

3. Een MF uit de jaren dertig. De lage instap laat zien dat het om een damesmodel gaat.

4. Gekrulde zadelfveren zorgen voor comfort.

met zijn steile achterkant en opvallende spaakwielen best zijn. 't Lam is nu druk bezig met de opknappbeurt van de scooter. 'Het stralen en spuiten is al achter de rug. Nu nog het opbouwen.'

DAMESMODEL

Tijd om de uitgestalde motoren te bekijken. Hoewel motoren? Eerst maar eens de bromfiets met de naam Adler Sport op de tank. Die verkeert in adembenemend mooie staat. Opvallend zijn de gestroomlijnde koplamp en de stijlvolle beplating die van het blok naar het achterspatbord loopt. Dit model zie je eigenlijk nooit. 'Ik weet niet beter dan dat er twee in Nederland bekend zijn.' Eind jaren dertig bracht Adler de MF-serie uit, in een heren-, dames- en sportuitvoering. Bescheiden, goedkope motorfietsjes met een 98cc-Sachs-blokje. De drie sieren er zijn verzameling. Alle hebben ze twee versnellingen. Opvallend is de extreem lange zadelbuis en het trapstel. Onder het tankje zit de accu voor de voeding van de verlichting als de motor niet loopt. Dat was toen een eis in Duitsland.

APARTE ARDIE

't Lam mag dan verstlingerd zijn aan het merk Adler, hij heeft nog enkele andere 'Duitsers' staan. Bijvoorbeeld een duo BMW's, een R60/5-solomachine en een R50/2 met zijspan. Beide uit de jaren zestig. 'Niet voor de sier. Ik gebruik ze af en toe voor een blokje. Er pronken ook nog wat fotogenieke lichte Duitse motortjes. Twee vooroorlogse Wanderers en een Ardie uit 1939. Apart bij dat machientje is dat de beide uitlaatbochten recht naar achteren lopen en de carburateur met zijn 'kop' vol in de wind zit.

Bij het damesmodel is de bediening van de versnelling apart: door middel van een klein hendeltje rechts op het stuur. Mooi is trouwens het logo op de tank: onder de fabrieksnaam de adelaar met gespreide vleugels. Altijd fraai om te zien bij vooroorlogse motorfietsen is de voorvering. Een Girder-vork met dunne, gebogen buizen en een centrale veer. Een tastbaar bewijs van sierlijke eenvoud.

Na de Tweede Wereldoorlog pakt Adler in 1949 de 'motordraad' weer op met de M100, uitgerust met een eigen 100cc-blokje. De rode van 't Lam verkeert nog in originele staat en heeft een bijzondere geschiedenis. Hij behoorde ooit toe aan de Belgische dealer Marcel Albert uit Nessonvaux. De sticker van zijn zaak is nog op het spatbord te



UIT FRANKFURT

Van oorsprong een fietsenfabrikant produceert Adler in 1901 zijn eerste motorfiets. Dat duurt tot slechts 1907. De leiding ziet namelijk meer toekomst in de fietsen en auto's. Lange tijd later, kort voor de Tweede Wereldoorlog, keert de fabriek uit Frankfurt echter terug naar de 'oude liefde' van de motorfietsen met lichte betaalbare typen met een 98cc-Sachs-blokje. Een initiatief dat door de Tweede Wereldoorlog wordt onderbroken. Als na de oorlog het door de geallieerden opgelegde productieverbod voor motoren is opgeheven, verschijnen er vanaf 1949 weer motorfietsen. De eerste is de M100.

In 1952 komt Adler met de M200, een bijzonder geconstrueerde tweecilinder met een vermogen van 12 pk. Zeer fraai voor die tijd, maar ook stevig geprijsd. Een jaar later volgt de tot 250 cc vergrote M250.

In 1954 presenteert de fabriek de gemoderniseerde MB-reeks, bestaande uit 150cc-, 200cc- en 250cc-modellen. De MB250 heeft dan ook een nieuwe voorvork, een soort mix van een schommelarm en een telescoopvork. Ingenieurs is ook de constructie van het blok. Het is mogelijk om zowel de deelbare krukas als de versnellingsbak te demonteren zonder dat het blok uit het frame hoeft te worden gehaald. Tegelijk verschijnt ook de MB250 S, de sportversie met hoge uitlaten en 2 pk extra. In 1956 vervangt Adler bij de MB250 de verouderde plunjer- vering door een swingarm met telescoopveren. Dat leidt wel tot een naamsverandering: Favorit. Het S-model krijgt de naam Sprinter.

Een jaar later - in 1957 - valt definitief het doek voor het befaamde Duitse motormerk. De ingestorte markt voor motorfietsen is de doodsteek. Pogingen tot samenwerking met TWN en Hercules leiden tot niets. De fabriek wordt opgekocht door Grundig en die besluit de naam Adler alleen nog te gebruiken voor zijn kantoormachines.



Het 'leermodel' van de MB250. Ooit bedoeld voor de instructie aan de monteurs in opleiding.

Kwaliteit en betrouwbaarheid staan hoog in het vaandel.

lezen. Die Albert heeft trouwens wel zijn sporen op motorsportgebied verdiend, want hij was een begenadigd coureur voor het Belgische merk Imperia. Leuke details aan de motorfiets zijn de tankrubbers met het ingelegde logo en de kleine standaardjes aan de uiteinden van de beide voetsteunen. Handig om neer te zetten. 'Maar in de praktijk niet ideaal, want als de veer wat lam wordt, slaapt hij over straat. Geen wonder dus dat die vaak werd gedemonteerd.' Ook de grotere broers van de M100 - de M125 en M150 - staan er op hun standaard. Bijna zeventig jaar oud inmiddels, maar in werkelijk onberispelijke staat.

PRONKSTUK

Het topmodel van Adler is onmiskenbaar de MB250. 't Lam heeft er enkele van staan. Een zeegroene in flonkerende staat. Even verderop ligt een Steib 200-zijspan in opbouw. Als dat klaar is, mag de motorfiets hem trekken. Opvallend is hoe gedrongen de MB250 is met z'n 16-inch wielen. Aan alles zie je trouwens dat de fabriek kwaliteit en betrouwbaarheid hoog in het vaandel had staan. Dat blijkt onder meer uit het fraai afgewerkte gladde blok met de weggewerkte carburateur.

De degelijkheid straalt er af door de in ruime mate aanwezige smeernippels. Er pronken ook twee zwarte MB250's, een daarvan valt op door een apart schakelmechanisme. Dit is gemaakt door de vernuftige vorige eigenaar Melis Woudhuizen, een clublid van het eerste uur en goede vriend van 't Lam. 'Helaas is Melis een paar jaar geleden overleden. Hij kon door problemen met zijn linkerbeen het schakelpedaal niet meer bedienen en construeerde een stelsel van assen in combinatie met een krachtige veer. Daarmee laat de motor zich met gemak met de hand schakelen. Ingenieur, niet?' Het pronkstuk van zijn verzameling is ook een MB250, maar dan wel model S. Hij behoorde ooit toe aan Rein van der Mast, de huidige voorzitter van de Adler Club Nederland. De S houdt in dat het om een sportversie gaat en dat is ook duidelijk te zien. Aan de hoge uitlaten met hun glimmende beschermplaten tegen verbrande bovenbenen, maar ook aan het ingekorte voorspatbord. Dat is beduidend sportiever dan het gekrulde 'helmspatbord' van de meeste andere Adlers. Verscholen achter de uitlaten zitten twee carburateurs, in plaats van één. 'Inwendig zijn ook de verhoudingen in de versnellingsbak aangepast en er zitten ook snellere cilinderkoppen op', vertelt 't Lam. Door alle ingrepen van Van der Mast steeg het vermogen van 18 naar 25 pk. Dat is knap.

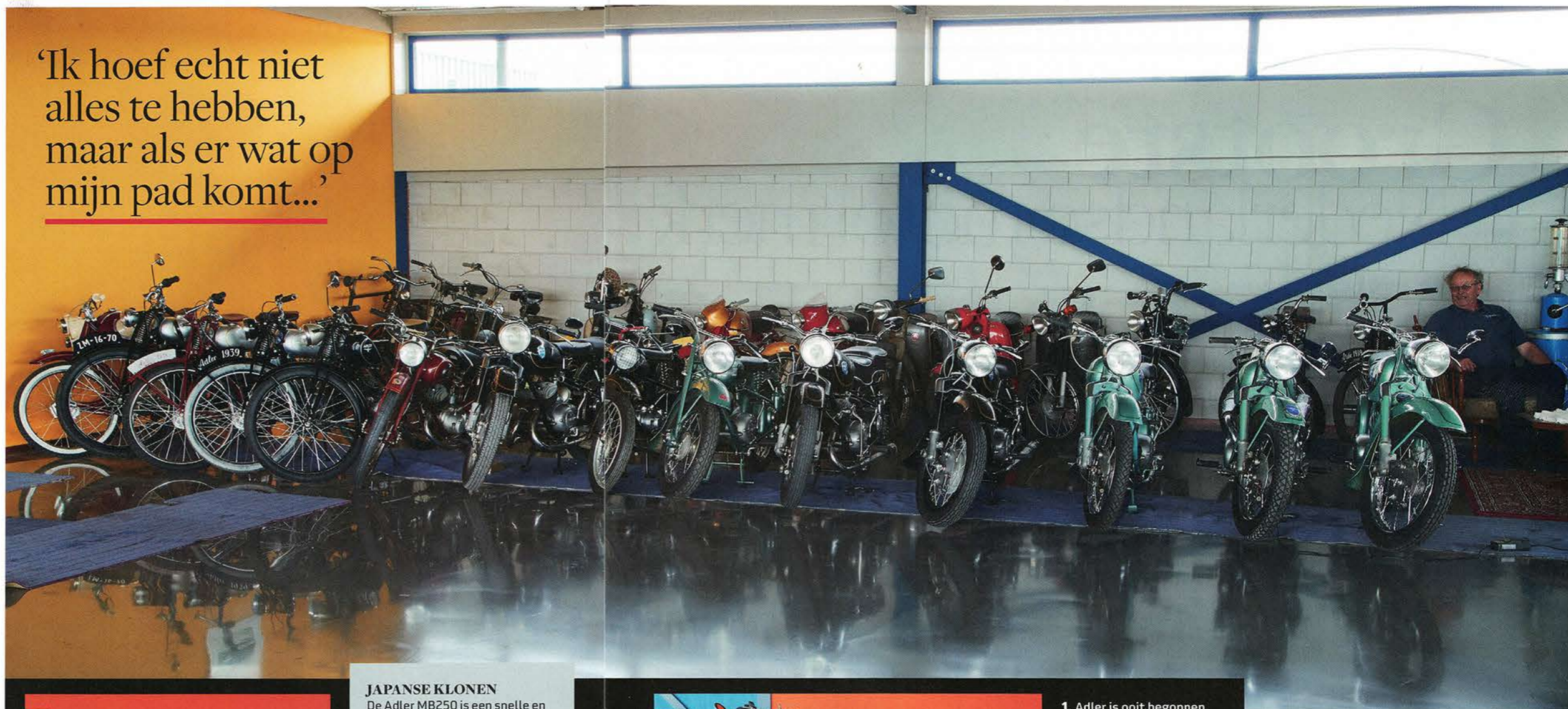
NIET ALLES

't Lam kijkt met tevredenheid naar de indrukwekkende rij Adlers. Hij oogt zichtbaar trots en iedereen die hem verzoekt om de motoren te mogen zien, is welkom en kan rekenen op enthousiaste uitleg. Maar is zijn collectie historisch

ADLER CLUB NEDERLAND

Ruim veertig jaar na het verdwijnen van de Adler-fabriek verschijnt er een Nederlandse vereniging van het merk. In september 2000 ziet die het levenslicht. De vereniging telt rond de vijftig leden. De meesten hebben een motorfiets, de MB250 is het populairste model. Er zijn er echter ook een paar met een Adler-auto, de Trumpf en Trumpf Junior. Het doel van de ACN is om de fans van de Adler-twee- en -vierwielers bij elkaar te brengen door het organiseren van bijeenkomsten, treffens en ritten. Daarnaast bieden de leden elkaar technische ondersteuning bij restauratie en onderhoud. De website van de club geeft een uitgebreide uitleg over de historie van het merk en de modellen. Boeiend en amusant zijn de foto's van diverse evenementen. Een kijkje meer dan waard: www.adlerclub.nl.

'Ik hoef echt niet alles te hebben, maar als er wat op mijn pad komt...'



1

JAPANESE KLONEN

De Adler MB250 is een snelle en technisch verfijnde motorfiets. Dat vinden veel kopers, maar ook fabrikanten. Ver weg, in het nog onbekende Japan nemen opkomende merken als Colleda (nu Suzuki) en Yamaha de MB250 als voorbeeld. Je hoeft echt geen expert te zijn om in de Suzuki T20 en de Yamaha YDS de tweecilinder van Adler te herkennen...



2



3



4

- 1. Adler is ooit begonnen als fabrikant van fietsen.
- 2. De schrijfmachines van Adler genoten grote faam. 't Lam heeft een heel rijtje staan, met gewone en extra brede wagens.
- 3. Het pronkstuk van de collectie is de MB250S, een sportversie met hoge uitlaten en twee carburateurs.
- 4. Met de M100 startte Adler na de Tweede Wereldoorlog de productie weer op. Apart is het kleine standaardje aan het uiteinde van de voetsteun. Een soort 'mini-jiffy'.

gezien compleet? Nee, de eerste productieperiode van Adler – tussen 1901 en 1907 – is niet vertegenwoordigd en dat zal ook zeker niet gebeuren. 'Er zijn er toen maar enkele tientallen gebouwd. Als je er centje vindt, is de vraagprijs tienduizenden euro's.' Maar hij wil nog wel enkele modellen ter aanvulling, zoals een originele crossmotor van het merk of een Zesdaagse-fiets. In beide takken van motorsport was Adler in de jaren vijftig zeer succesvol. En minder spectaculair: ook een doodgewone M200 ontbreekt nog. 'Een simpel instapmodelletje waarbij zo'n beetje alles zwart oogt. Wel leuk om erbij te hebben', zegt 't Lam. Hij vertelt er echter meteen bij dat hij zeer tevreden is met wat hij nu heeft staan. 'Ik hoef echt niet alles te hebben, maar als er wat op mijn pad komt...' *CT*