

AVUS-RECORDS «ADLER TRUMPF-JUNIOR»



La surface de frottement des 4 pistons est de 3,9 Mill. m². Les 4 pistons sont donc glissés sur un cylindre de 65 m. de diamètre et une hauteur égalant 123 fois la hauteur de la cathédrale de Cologne.

Total des allumages 63,6 Mill. Longueur d'étincelle des 4 bougies 38,2 mm.

Volume d'air aspiré 15,9 Mill. litres = 15,900 m³ 1450 litres de carburant.

13

Records (de Catégorie) Internationaux d'Automobile

reconnus par l'AJACR-Paris - de l'ADLER TRUMPF-JUNIOR 2 places Sport avec carrosserie aérodynamique sur l'AVUS-Berlin, cours du 25 au 31 Mars 1935 par Paul Schroeder-Munich, Rudolf Hasse-Mitteleida, Bruno Jaddatz Jr.-Berlin et Paul von Guillaume-Berlin, catégorie G de 750-1100 ccm.

Records anciens:

4000 km., établi à Montlhéry sur Riley: 38 h. 19 m. 41,94 sec.
Moyenne par heure: 104,361 km.

3000 Miles, établi à Montlhéry sur Riley: 46 h. 43 m. 5,49 sec.
Moyenne par heure: 103,713 km.

5000 km., établi à Montlhéry sur Riley: 4972,182 h.
Moyenne par heure: 103,587 km.

48 heures, établi à Montlhéry sur Riley: 48 h. 14 m. 59,06 sec.
Moyenne par heure: 103,625 km.

4000 Miles, établi à Miramas sur Renault: 78 h. 45 m. 0,693 sec.
Moyenne par heure: 81,759 km.

Aucun record établi jusqu'ici.

5000 Miles, établi à Miramas sur Renault: 98 h. 27 m. 55,77 sec.
Moyenne par heure: 81,721 km.

10000 km., établi à Miramas sur Renault: 121 h. 20 m. 43,78 sec.
Moyenne par heure: 82,409 km.

Aucun record établi jusqu'ici.

Aucun record établi jusqu'ici.

15000 km., établi à Miramas sur Renault: 190 h. 18 m. 48,87 sec.
Moyenne par heure: 78,87 km.

Aucun record établi jusqu'ici.

10000 Miles, établi à Miramas sur Renault: 203 h. 18 m. 59,51 sec. Moyenne par heure: 79,154 km.

Nouveaux records sur Adler:

4000 km., temps total: 38 h. 20 m. 34 sec.
Moyenne par heure: 110,063 km.

3000 Miles, temps total: 43 h. 53 m. 34%, sec.
Moyenne par heure: 109,995 km.

5000 km., temps total: 45 h. 26 m. 36%, sec.
Moyenne par heure: 110,027 km.

48 heures, distance totale: 5,283,044 km.
Moyenne par heure: 110,082 km.

4000 Miles en 58 h. 37 m. 21 sec.
Moyenne par heure: 109,810 km.

72 heures, distance totale: 7,828,151 km.
Moyenne par heure: 108,724 km.

5000 Miles, temps total: 73 h. 59 m. 36%, sec.
Moyenne par heure: 108,749 km.

10000 km., temps total: 93 h. 15 min. 05 sec.
Moyenne par heure: 107,237 km.

96 heures, distance totale: 10,295,547 km.
Moyenne par heure: 107,245 km.

120 heures, distance totale: 12,738,822 km.
Moyenne par heure: 106,140 km.

15000 km., temps total: 141 h. 15 m. 05 sec.
Moyenne par heure: 106,194 km.

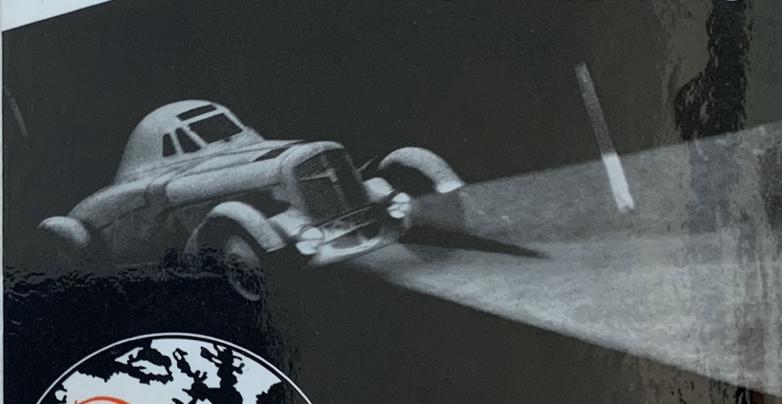
144 heures, distance totale: 15,299,405 km.
Moyenne par heure: 106,246 km.

10000 Miles, temps total: 151 h. 18 m. 10%, sec.
Moyenne par heure: 106,365 km.

TAMPA BAY
AUTOMOBILE MUSEUM

16.000 km

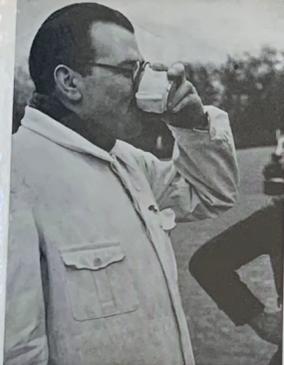
en 7 jours et 6 nuits



TRIOMPHE TRUMPF

AUTOUR DE

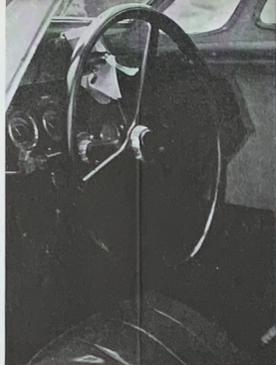
13 RECORDS INTERNATIONAUX SUR ADLER



Hasee boit du café



Conciliabule Deo coureurs, Schmeéber Donne Deo concilio à Hasee



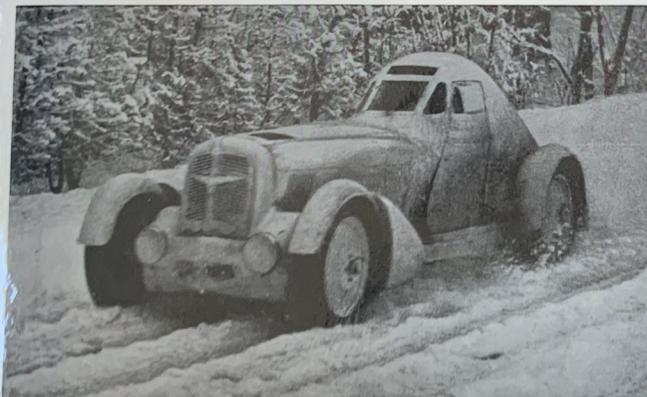
Là-De-dans chacun étaiit assis pendant 8 heures



Un portrait De Hasee formé par les mécaniciens



La course De record Dans la neige n'est pas un plaisir



Avec o. Guillaume au volant, l'Adler roulait dans un paysage d'hiver oubli

VUES DE LA COURSE RECORDS TRUMPF JUNIOR



Les vainqueurs à l'honneur! Chef de corps Hühnlein félicite Dir. Jaddatz, derrière lui Schmeéber, Jaddatz jr., Hasee, o. Guillaume



Retate De coureur pendant la nuit



Dans le virage oub



Riche en honneur l'Adler se repose



... et de fait admire pour son grand travail

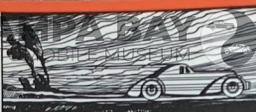
25 Mars 1935



26 Mars



27 Mars



Les caractéristiques de l'«Adler Trumpf=Junior» Sport:

MOTEUR: 4 cylindres Sport soupapes
latérales

CYLINDRÉE: 995 cm.

ALÉSAGE: 65 mm.

COURSE: 75 mm.

COMPRESSION: 1:7

BOUGIES: 14 mm. Bosch 225

VOIE: 1200 mm.

EMPATTEMENT: 2630 mm.

POIDS: env. 680 kg.

CARROSSERIE: aérodynamique

CARBURANT: Aral

HUILE: Valvoline

PNEUS: Conti Ballon 4.5/17

VITESSE: 125 km.

Sur l'Abus avec «Adler
Trumpf=Junior» à la
chasse aux records!



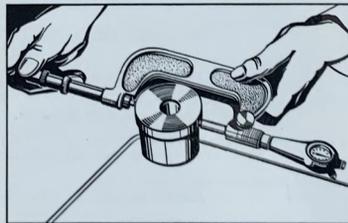
13

records internationaux sur
«ADLER TRUMPF-JUNIOR» Sport

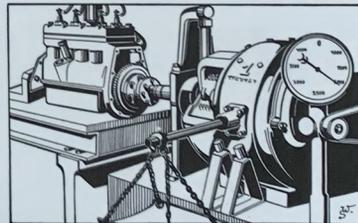
MYSTÉRIEUX PRÉPARATIFS:

De grands problèmes attendent leur solution: voiture de course - voiture populaire et voiture d'autostrade. - Le premier problème est en bonnes mains; la voiture populaire aussi est en préparation; reste la petite voiture pour les futurs autostrades. Fidèle à sa tradition: «Construire des voitures robustes à l'usage avec une nuance sportive» Adler s'est mis sur les rangs - grâce à ses grands succès sur longues distances - afin de collaborer par son travail de pionnier à la motorisation du monde. La Direction s'est rendue pleinement compte des difficultés et de la complexité des problèmes à résoudre. Le problème d'autostrade n'est pas seulement une question de moteur, bien que sa force de résistance soit primordiale. Outre la sécurité, la question d'économie est d'une énorme importance. A combien s'élèvent les frais de consommation de carburant, et combien de temps durent les pneus? Quel entretien est nécessaire? Quel est le coût de l'entretien courant? A cela s'ajoutent: la tenue de

Un travail minutieux durant des mois commença alors. Jour et nuit le petit moteur chantait sa chanson métallique à 4200 tours. Enfin le constructeur H. G. Röhr était satisfait du résultat obtenu sur le banc d'essai. Maintenant venait la route: les essais difficiles avec la carrosserie aérodynamique débutaient. Infatigablement le département d'essais s'est mis au travail - Enfin l'on y était. Notre coureur Schwöder - le rédacteur sportif munichois bien connu - eut de grandes ambitions: l'on devrait aller sur l'Abus et y tourner jour et nuit... Que le moteur tienne 48 heures seulement à une moyenne de 105 km. h., alors - oui alors l'on arriverait à faire tomber même 4 records internationaux! Cela serait magnifique - - Cependant dans ce temps devraient encore être compris ravitaillement, changement de coureur et des pneus, et la vérification de la machine, ce qui est naturellement moins agréable. Où trouve-t-on aujourd'hui un moteur à soupapes latérales qui n'atteint même pas 1000 cm.



Un travail de qualité exige la plus grande précision.



Le moteur est vérifié à son rendement maximum.

route, les freins, les phares, la visibilité par la pluie et la neige, le confort personnel du conducteur à ces grandes vitesses et durant ces longues distances. Un ensemble énorme. Clairement et sûr du but, les tâches ont été divisées.

et qui fait 105 km. bien sonnés, sans parler qu'il tient cette moyenne, et ceci jour et nuit? Théoriquement l'ADLER TRUMPF JUNIOR la réalisait et de courts essais avec la nouvelle carrosserie aérodynamique permirent d'atteindre même des pointes de 130 km.

28 Mars



29 Mars



30 Mars



La course record Adler



LIEU: Åbus - la piste la plus rapide du monde, une route d'essais semblable aux nouvelles «Autostrades».

DURÉE: De lundi 25 Mars 1935 à 7 heures du matin à dimanche 31 Mars 1935 à 14 heures 1/2.

BUT: essais de voiturette sur autostrade.

ACTEUR PRINCIPAL: Une «Adler Trumpf-Junior Sport» de 995 cmc.

CONSTRUCTEUR: H. G. Röhr.

CRÉATEUR DE LA CARROSSERIE AÉRODYNAMIQUE: Maître Heckel.

COUREURS: Rudolf Hasse - Paul Schwöder - Jaddatz Jr. - Paul v. Guillaume.

MANAGER: Directeur Kleyer et chef de presse von Lengerke.

CONTRÔLE ET CHRONOMÉTRAGE: Office sportif DDAC

COLLABORATEURS: mécaniciens de l'usine - employés de bureau.

DANS LES COULISSES: Personnalités diverses - presse - radio - photographes - spectateurs.

GÉNÉRALITÉS: piste ouverte à la circulation normale, sans barrières.

SITUATION MÉTÉOROLOGIQUE: vents de côté - tempête - soleil - pluie - neige - froid.



La course commence:

Petit et modeste, comme la voiture même, est aussi tout le cadre extérieur des essais - le stock de pièces de rechange une vaste tente avec des remplisseurs rapides Aral, pneus de réserve, bidons à huile, outils... quelques mécaniciens - chronomètres DDAC - la Direction. Lundi à 7 heures par une fraîche matinée de printemps, la course commence. Paul Schwöder, le rédacteur sportif munichois bien connu, est au volant. Déjà le début s'annonce bien! Les premiers tours se font à 113-114, voire même 115 de moyenne. Reporters et photographes font leur apparition. Savez-vous déjà? Entre nous: «Adler fait des tentatives de record». - - - Après 8 heures Paul Schwöder est relayé par le coureur à longue distance Rudolf Hasse. La première nuit commence. Comme des fantômes glissent les phares sur l'Åbus. Le moteur chante sa chanson monotone.

Les œufs arrêtés se font pour le ravitaillement en carburant, graissages et relats. Après 2 jours des manchettes de 4 colonnes annoncent 4 records de catégorie: 4000 km. - 3000 Miles - 5000 km. - 48 heures, tous les records avec une moyenne au-dessus de 110 km. Maintenant, on veut être renseigné très exactement. On va chercher le jeune Jaddatz, un fils du Directeur général, comme troisième coureur. Il roule à merveille. Un nouveau jeune coureur obtient son baptême. Et avec cela la petite Adler Trumpf-Junior continue toujours ses tours de record, par le soleil, la pluie, contre la tempête, le jour et la nuit. Les soupapes sont réglées, les pneus changés par mesure de sécurité, et l'huile renouvelée. Et de nouveau on entend le bruit monotone du moteur, qui tourne comme une montre. 4000 Miles - 72 heures - 5000 Miles. - Les records tombent, les meilleurs temps français et anglais sont battus de plus de 24 heures. Paul von Guillaume prend le volant comme quatrième coureur, lui qui, depuis des années, porte le nom Adler de victorieux en victoire. Ni le temps, ni la tempête de neige qui commence - l'Åbus est couverte de 10 cm. de neige fraîche - ne fatiguent le moteur. De nouveau, 3 records sont battus. Après 7 jours et 6 nuits la petite Adler Sport fait encore des tours à plus de 110 km. de moyenne - exactement comme le premier jour.



Une nouvelle usine s'est faite inscrire sur le tableau des records internationaux: l'usine allemande Adler.

Une «voiturette d'Autostrade» a subi le baptême de feu sous les conditions atmosphériques les plus difficiles.

L'Adler Trumpf-Junior Sport - une voiture de série avec, comme seule modification, une carrosserie aérodynamique, est la voiturette de l'avenir, même pour les autostrades; car elle est rapide, sûre, résistante et... économique: sa consommation de carburant n'a pas atteint 9 litres au cent kilomètres.

P. MONESTIER & C
34-36, RUE DE SÈZE
LYON

Les chronomètres DDAC vérifient tour par tour... jour et nuit.