

Nr. 717/3

ADLER

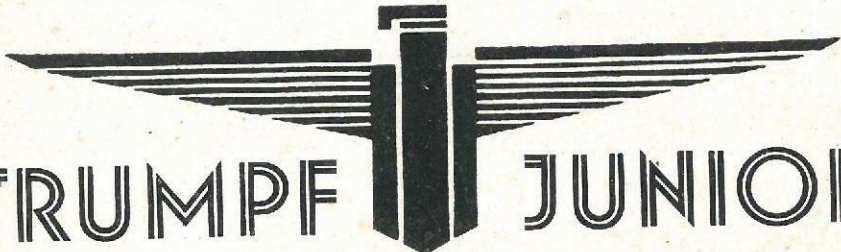


TRUMPF JUNIOR

PFLEGE- UND BEDIENUNGS- VORSCHRIFTEN

ADLERWERKE FORM. HEINRICH KLEYER FRANKFURT A. M.
AKTIEN-GESELLSCHAFT

ADLER



TRUMPF JUNIOR

1 LITER

PFLEGE- UND BEDIENUNGS-

RIFTEN

Schmiermaterial-Berichtigung!

(Trumpf-Junior)

Auf Seite 26, 29, 30 u. Schmiertabelle im Anhang muß es heißen:

kalkverseiftes **Hochdruckschmierfett** und
natronverseiftes **Wälzlagerfett**

anstatt kalk bzw. natronverseiftes **Heißlagerfett**

Anmerkung:

Das **Kupplungsdrucklager** wird wie folgt geschmiert:

Nach den ersten 500, 1000, 2000, 3000, 4000 km, dann alle 2500 km ist die Kappe der am Triebwerkgehäuse befindlichen Fettbüchse einige Umdrehungen nachzuziehen. Läßt sich die Kappe nicht mehr nachziehen, dann herausschrauben, mit **kalkverseiftem Hochdruckschmierfett** füllen und wieder einige Gänge einschrauben.

ANKFURT A. M.

chte vorbehalten.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
Technische Daten	2	Fahrbetrieb	16
Vorwort	6	Ingangsetzen des Fahrzeuges	16
Die Wagenabnahme	10	Kontrollen während der Fahrt	18
Das Einfahren	11	Ein- und Ausschalten der Be-	
Vorbereitung zum Fahren	13	leuchtung	19
Das Anlassen	15	Abbremsen während des	
		Fahrens	21
Pflege-Arbeiten.			
a) Schmierung.			
Motoröl erneuern	23	Sicherungsschloß mit Zünd-	
Meßstab — Öldruck — Ölsieb	25	schalter	37
Ölstand im Triebwerk kon-		Batterie	37
trollieren	25	Nachstellung der Bremsen	38
Getriebeöl erneuern	26	Reifendruck kontrollieren	38
Vorderachse — Federhand-		Reifenpanne	38
lager — Vorderachskopf	26		
Federung — Federbolzen	26	Karosseriepflge.	
Lenkung	29	Karosserie mit Leder-	
Zündverteiler	29	verkleidung	41
Anlasser	29	Karosserie mit Nitro-	
Lichtmaschine	29	lackierung	41
Fußhebelwelle	29	Kotflügel und Abdeckbleche	42
Radnaben	29	Polsterstoffe — Teppiche	42
Handbremshebel und Ge-		Verdeck	42
stänge	30	Dachbezug an Limousinen	43
		Lederpolsterung	43
b) Prüfung und Wartung.		Türschlösser — Scharniere —	
Kühlwasserinhalt prüfen —		Fensterkurbel-Apparate	43
Kühlwasser-Veredelung —		Zusammenlegen des Ver-	
Gefrierschutzmittel	32	decks	44
Windflügelriemen kontrollie-		Überwachungsdienst.	
ren	34	Einführung	46
Zylinderkopfschrauben nach-			
ziehen	34	Schaltplan	
Kraftstoffanlage prüfen	34	Einstellung der Bremsen.	} im Anhang
Elektrische Anlage — Siche-		Schmierplan	
rungen — Steckdose	35		

ADLER
TRUMPF JUNIOR



ACHTUNG!

*Genauere Anweisung
über das Zusammenlegen des Ver-
deckes finden Sie auf Seite 44-45*

Elektrofl. 0.4 Elektrofl. 0.6 - 0.72

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Zylinderzahl	4
Bohrung	65
Hub	75
Steuerhubvolumen	988 ccm
Verdichtungsverhältnis	1:6,15
Effektivleistung	ca. 25 PS
Zündfolge	1—3—4—2

Fahrgestell:

Radstand	2600	m/m
Spurweite	1200	m/m
Wendekreis	9,8	m
Bodenfreiheit	175	m/m
Länge des Wagens	3860	m/m
Breite des Wagens	1450	m/m
Höhe des Wagens	1460	m/m
Antriebsuntersetzung	1:5,42	

Gewichte:

Wagengewicht (Cabrio-Limousine)	750	kg
" (Ganzstahl-Limousine und Ganzstahl-Cabriolet)	860	kg
Zulässige Belastung des betriebsfert. Wagens	350	kg

Bereifung:

Reifengröße vorn und hinten	4,5—17
Reifendruck, vorn	} (Cabrio-Limousine) 1,3-1,4 Atm. = 18,6-20 lbs.
Reifendruck, hinten	
Reifendruck, vorn	} (Ganzstahl-Cabriolet 1,3 -1,4 Atm. = 18,6-20 lbs. u. Ganzstahl-Limousine) 1,65-1,75 Atm. = 23,6-25 lbs
Reifendruck, hinten	

Fassungsvermögen:

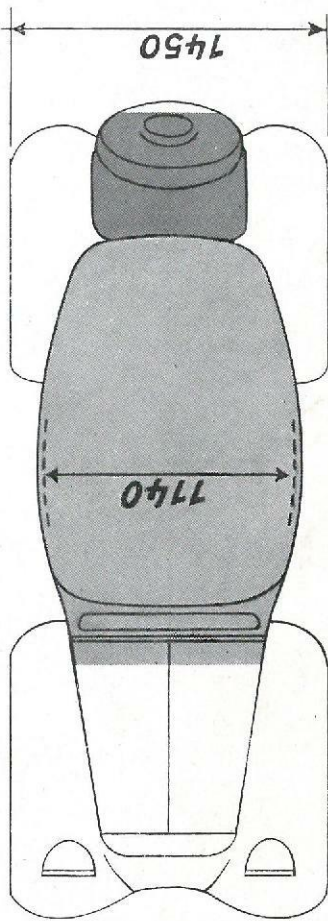
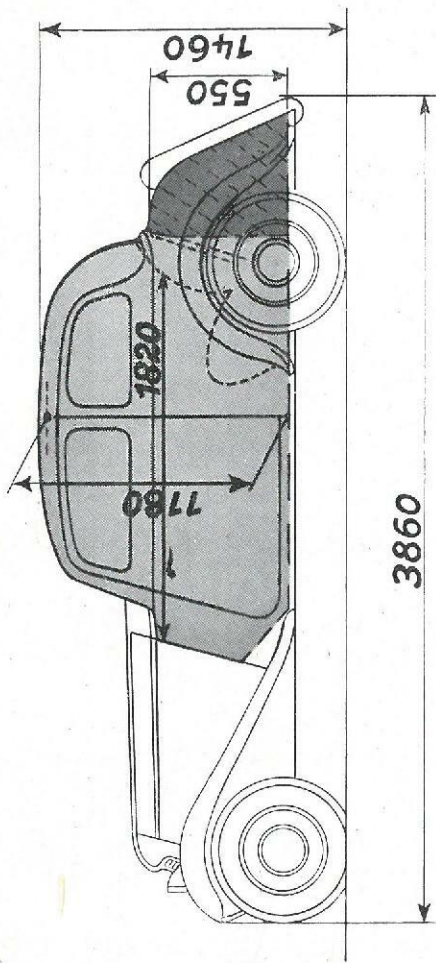
Kraftstoffbehälter	25	Liter
Kühler	8½	Liter
Motor-Ölfüllung	3½	Liter
Triebwerk-Ölfüllung	1¼	Liter

Betriebsstoffverbrauch:

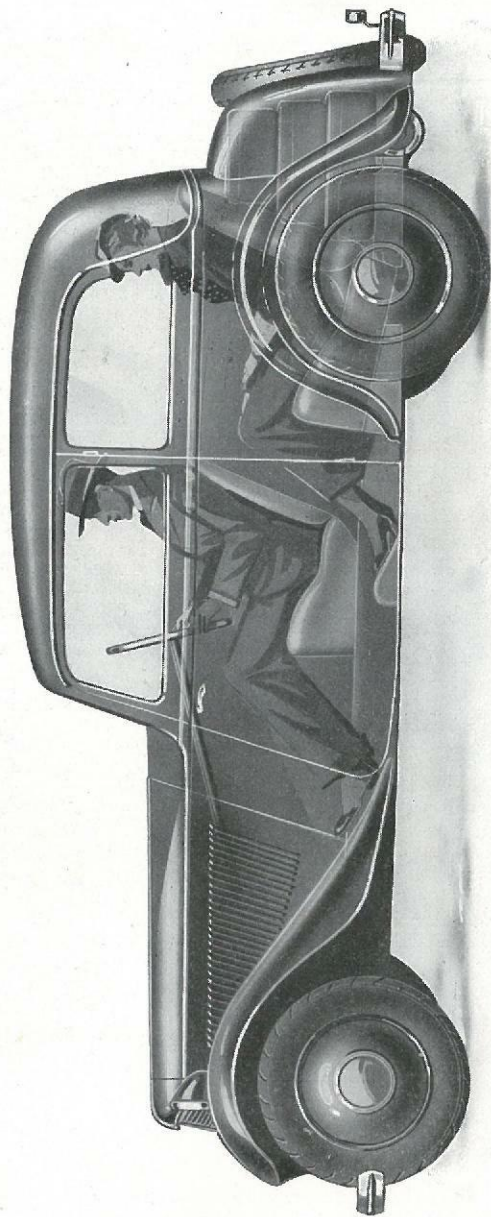
Kraftstoff	pro 100 km	8—8,5	Liter
Öl	pro 100 km	0,15—0,20	Liter

Batterie:

Spannung	6	Volt
Kapazität	75	Amp./std.



**Aufriß
und Grundriß
zu nebenstehenden
technischen Daten**



Adler Trumpf - Junior

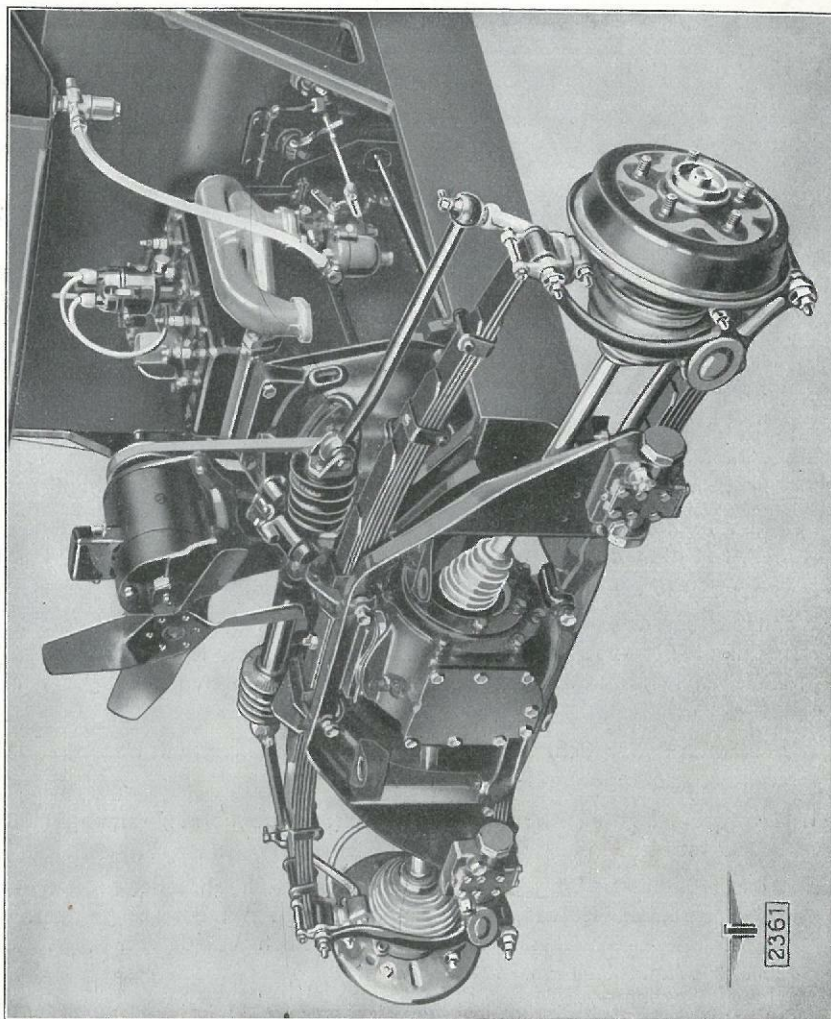


Abb. 1
Antriebs-
aggregat

A D L E R

T R U M P F



J U N I O R

Eine persönliche Mitteilung an die Adler-Fahrer

Dieses Handbuch enthält — neben einer Beschreibung des Wagens — „**Winke für die Praxis**“, mit denen Sie sich so schnell und eingehend wie möglich vertraut machen sollten.

Sie wollen an Ihrem Wagen Freude haben, er soll stets für Sie verfügbar sein und in der Unterhaltung geringe Kosten verursachen!

Der Kundendienst unseres Werkes, ausgeübt von ca. 500 Adler-Dienststellen, hat die Aufgabe, Sie und Ihr Fahrzeug so zu betreuen, daß Ihre Erwartungen in jeder Hinsicht erfüllt werden.

Wenn Sie uns keine Gelegenheit geben, Ihren Wagen — besonders in der Einlaufzeit — zu überwachen und Sie in allen Kleinigkeiten des praktischen Fahrbetriebes zu beraten, begeben Sie sich wichtiger Vorteile! —

Wir möchten daher nicht verfehlen, Ihre Aufmerksamkeit mit besonderem Nachdruck auf folgende Punkte zu lenken:

1. Nutzen Sie Ihr Kundendienstscheckheft (5 Inspektionen) termingemäß aus d. h.:

Führen Sie Ihren Wagen zur Vornahme der Kundendienstarbeiten — wie im Scheckheft vorgesehen — fristgemäß der zuständigen autorisierten ADLER-Werkstatt vor! Kontrollen nach Ablauf von 500, 1000, 2000, 3000 und 4000 km.

2. Machen Sie nach Zurücklegung der ersten 4000 km Gebrauch von unserem „2500 km-Überwachungsdienst“, der in straffster Einheitlichkeit und mit gleichmäßiger Sorgfalt von sämtlichen bestätigten Adler-Dienst-Werkstätten ausgeführt wird.

Einheitlicher Festpreis für 46 Einstell- und Pflegearbeiten RM 7.50 bei allen autorisierten ADLER-Werkstätten. Prüfbericht auf ADLER-Formular für jede Überwachung anfordern.

-
- 3 Nachdrücklichst raten wir, zu Kontroll- und Reparaturarbeiten
nur autorisierte ADLER-Werkstätten



— weithin erkennbar ausgewiesen durch das blauweiße

ADLER-DIENST-SCHILD

— in Anspruch zu nehmen.

Stete Verbindung mit dem Werk,
Geschultes Personal,
Zeitsparende Spezial-Werkzeuge,
Lager in Original-Ersatzteilen,
Reparaturen nach Fabrik-Vorschrift

sind die beste Gewähr für zuverlässige Arbeit.

4. Bedienen Sie sich bei Reparaturen unserer Arbeitspreisliste, in der die Preise für sämtliche Normalreparaturen vorgeschrieben sind.
Jeder Adlerspezialist ist in der Lage, Ihnen vor Erteilung des Reparaturauftrages über die Höhe der Arbeitskosten verbindliche Auskunft zu geben.
5. Verlangen Sie auf jeder Rechnung die Bestätigung, daß für die Reparatur Ihres Wagens nur solche Ersatzteile verwandt wurden, die von den Adlerwerken hergestellt oder zum mindesten geprüft wurden.
6. Bestehen Sie darauf, daß Ihnen auf Rechnungen die Bezeichnungs- oder Bestellnummer für jedes Teil angegeben wird. Diese Nummern erleichtern Ihnen nicht nur die Preisnachprüfung anhand unserer Ersatzteil-Preisliste, sondern sind gleichzeitig ein Nachweis über die Herkunft der Teile von den Adlerwerken.

Ob Ihr Wagen 10 000 oder 100 000 km gelaufen hat — für alle **Original-Adler-Ersatzteile**, die bei der Reparatur zur Verwendung gelangen, übernehmen wir die gleiche Garantie wie für Ihren neuen Wagen.

Durch nachstehenden Stempelaufdruck — auf Lieferscheinen, Rechnungen, Angeboten

„Wir verwenden und verkaufen ausschließlich Adler-Originalteile“

wird Ihnen die Werkstatt die Einhaltung dieser Vorschrift bescheinigen. Jedes Teil am Adlerwagen wird vor dem Einbau mehrfach kontrolliert, so daß nicht nur die Material-Qualität, sondern auch die Maß- und Lehrenhaltigkeit verbürgt ist. Auch Teile die von den Adlerwerken nicht hergestellt werden (Spezialausrüstung, Räder, Federn usw.) durchlaufen diese scharfen Kontrollen.

Mit Ausnahme von Bosch-Teilen empfiehlt es sich daher, **alle Ersatzteile vom autorisierten Adler-Vertreter** — im Notfall direkt vom Werk — zu beziehen.

Bei Verwendung von Teilen fremder Herkunft erlischt die in den Lieferungsbedingungen für den Wagen festgelegte Garantie; außerdem laufen Sie Gefahr, die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Lebensdauer Ihres Adlerwagens zu beeinträchtigen.



Die autorisierte Adlerwerkstatt führt als Ausweis — auf Reparaturenrechnungen, Kundendienstchecks und in den Ueberwachungsdienstheften — nebenstehenden Adlerdienststempel.

- Bei Anständen irgendwelcher Art bitten wir Sie, zunächst dem zuständigen Adlervertreter Gelegenheit zu geben, Sie zu beraten und dem Werk in der vorgeschriebenen Weise zu berichten. — Jeder unmittelbare Schriftwechsel mit dem Werk bringt Verzögerungen, die wir in Ihrem Interesse vermeiden möchten;
- und schließlich, — es gibt viele gute Kraftstoffe und viele gute Oele. Die Adlerwerke empfehlen keine bestimmte Marke! Wir raten Ihnen aber insbesondere beim Oelwechsel: **Wechseln Sie das Oel so häufig wie möglich, die Marke dagegen so selten wie möglich!**

Für die Schmierung Ihres Motors ist besonders wichtig, daß er stets mit dem gleichen geeigneten Schmiermittel versorgt wird. Jede Zumischung anderer Oelmarken kann sich schädlich auswirken.

ADLERWERKE VORM. HEINRICH KLEYER A. G.
FRANKFURT A. M. FERNRUF 74239
(nach 17 Uhr und Sonntag 70 117)

DIE ANGABE DER

in unseren Ersatzteillisten für jedes einzeln lieferbare Teil aufgeführten

ADLER - BESTELL - NUMMERN

ist von besonderer Wichtigkeit!

1. Preislisten, Lagerordnung und Bestandskartei sind nach diesen Nummern aufgebaut, die einem übersichtlichen Gruppensystem folgen.
2. Sie werden schneller und zuverlässiger bedient!
3. **Die Verwendung der Adler-Nummern** auf Angeboten, Rechnungen und Lieferscheinen **bedeutet, daß**

ADLER-ORIGINAL-ERSATZTEILE

angeboten oder geliefert wurden.

4. Die Benutzung unserer Ersatzteil-Bestell- oder Zeichnungs-Nummern zur Kennzeichnung nachgemachter Teile oder solchen Materials, das von uns nicht geprüft wurde, ist untersagt und wird verfolgt.

ADLERWERKE vorm. HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT

DIE WAGENABNAHME

Vor der Übergabe an den Kunden wird jeder Adlerwagen durch die zuständige Filiale, Verkaufsvertretung oder im Werk einer letzten, sorgfältigen Inspektion unterzogen, um das Fahrzeug in einwandfreiem Zustand und mit vollständiger Ausrüstung in die Hand des Kunden gelangen zu lassen. Um jeden Irrtum auszuschalten, empfehlen wir, bei der Wagenübernahme die Unversehrtheit aller Wagenteile zu überprüfen und sich von dem Funktionieren aller Apparate zu überzeugen.

Ebenso ist das mit dem Wagen gelieferte Werkzeug an Hand der beigefügten Aufstellung auf Vollständigkeit zu kontrollieren. Etwa fehlende Teile sind **sofort** unter Beifügung der Aufstellung zu reklamieren.

Man vergleiche ferner die Daten der Typenbescheinigung mit dem Typenschild, das links an der Stirnwand angebracht ist. Außerdem überzeugen Sie sich, daß die Nummern am Motor und Fahrgestell mit den Angaben auf dem Typenschild übereinstimmen. Die Motornummer ist auf der rechten Motorseite unmittelbar vor dem Öleinfüllstutzen eingeschlagen; die Fahrgestellnummer befindet sich an der linken Außenkante der Stirnwand in Nähe des Typenschildes.

Besonders wichtig bei der Übernahme eines Trumpf-Junior-Wagens — auch für Käufer, die über eine langjährige Automobilpraxis verfügen — ist es, sich die Eigenarten und Vorzüge dieser neuartigen Konstruktion sofort bei der Übernahme erklären und praktisch vorführen zu lassen.

Mit der Übergabe des Kaufobjektes betrachten die Adlerwerke ihre Filialen und Vertretungen die Verbindung mit dem Käufer keineswegs als abgeschlossen, sondern sie legen, auch weiterhin den allergrößten Wert auf ständige Fühlung mit den Adlerfahrern. Führen Sie Ihren neuen Adler-Trumpf-Junior regelmäßig zur Ausführung der Kundendienstarbeiten vor und lassen Sie sich in allen Fragen der Wagenpflege und -Behandlung durch Ihre autorisierte Werkstatt beraten.

DAS EINFAHREN

Die Lebensdauer, Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit Ihres Wagens sind zu einem großen Teil von der richtigen Behandlung des Fahrzeuges während der Einfahrzeit abhängig. Die wichtigsten Pflege- und Nachstarbeiten während des Einfahrens werden — wie im Kundendienstscheckheft festgelegt — in bestimmten Kilometerabständen von den Adler-Filialen und autorisierten Vertretungen ausgeführt. Die Einhaltung der vorgesehenen Kilometergrenzen zur Vornahme der Kundendienstarbeiten, insbesondere der häufige Ölwechsel (nur Marken-Öle verwenden!) während der ersten 4000 Kilometer, können nicht dringend genug empfohlen werden. Über alle Einzelheiten gibt das Kundendienstscheckheft Aufschluß.

Als Ölzusatzmittel für den Motor empfehlen wir das kolloidale Graphit-Präparat „Auto-Kollag“ dessen richtig dosierte und regelmäßige Anwendung eine bessere Schmierung ermöglicht. Bei Ölwechsel ist ein Zusatz von 20 g auf 1 Liter Öl empfehlenswert; bei Ölergänzung, also nicht vollständiger Erneuerung des Ölvorrates dagegen, ist kein Kollag zuzusetzen.

Die (zum Zwecke zwangsläufiger Begrenzung der Tourenzahl) in die Saugleitung eingebauten Drosselflansche dürfen nach 2000 km und 4000 km **nur** in autorisierten ADLER-Werkstätten — bei gleichzeitiger Vornahme der fälligen Kundendienstarbeiten — entfernt werden.

Bei vorzeitiger Entfernung der Drosselflansche von unbefugter Hand werden alle Garantieansprüche abgelehnt.

Es ist nicht ratsam und keineswegs von Vorteil, die Flansche länger als vorgesehen in der Saugleitung zu lassen.

Während der Einfahrperiode sind die vom Werk vorgesehenen und erprobten Höchstgeschwindigkeiten keinesfalls zu überschreiten:

bis zu 2000 km

- I. Gg. — 12 km/std.
- II. Gg. — 21 km/std.
- III. Gg. — 33 km/std.
- IV. Gg. — 50 km/std.

bei weiteren 2000 km

- I. Gg. — 16 km/std.
- II. Gg. — 28 km/std.
- III. Gg. — 43 km/std.
- IV. Gg. — 65 km/std.

Im Standlauf darf der Motor kurz nach dem Anlassen nie auf hohe Drehzahlen gebracht werden, da er in diesem Zustand besonders empfindlich ist. Es ist daher empfehlenswert, vor dem Abfahren die noch kalte Maschine allmählich warm laufen zu lassen, damit das dickflüssige Öl schmierfähig wird und außerdem übergroße Wärmespannungen im Material vermieden werden.

Auch bei Benutzung der kleinen Gänge oder bei Talfahrten soll der Motor nie auf hohe Drehzahlen gebracht werden, weil hierdurch eine zu starke Erwärmung stattfindet, die eine übermäßige Kolbenausdehnung und vorzeitige Abnutzung zur Folge hat.

Nach Zurücklegung der ersten 4000 km kann der Wagen unbedenklich von Zeit zu Zeit schnell gefahren werden. Man vermeide jedoch im Anfang, den Wagen längere Zeit mit übermäßiger Geschwindigkeit zu fahren.

Achtung! Das Laufenlassen des Motors in geschlossener Garage ist grundsätzlich zu vermeiden, da die hierdurch entstehenden unsichtbaren und fast geruchlosen, giftigen Kohlenoxydgase lebensgefährlich sind.

VORBEREITUNG ZUM FAHREN

Vor Antritt jeder Fahrt ist zu prüfen ob:

1. **Motor** vorschriftsmäßigen Ölstand hat (bis zur oberen Marke des Ölstandzeigers);
2. **Kühler** richtig mit Wasser gefüllt ist (2—3 cm über dem Boden des oberen Wasserkastens), bei Frostwetter Gefrierschutzmittel zusetzen;
3. **Kraftstoffvorrat** für die bevorstehende Fahrt ausreicht;
4. **Licht-Anlasser- und Zündanlage** sowie die Batterie in Ordnung ist und alle Lampen brennen.

Im allgemeinen genügt das Einschalten der Scheinwerfer, deren Helligkeit anzeigt, ob die Batterie noch ausreichend geladen ist. Auch die Arbeitsweise des Anlassers gibt hierüber Aufschluß, da bei ausreichender Ladung der Motor prompt, bei schwacher Ladung nur langsam durchgedreht wird.

5. **Triebwerk** mit genügend Öl versorgt ist (mittels Ölstandzeiger kontrollieren);
6. **Reifendruck** den Vorschriften entspricht und die Reserveräder in Ordnung sind.
7. **Öelmanometer** vorschriftsmäßigen Druck anzeigt.
8. **Werkzeug-Ausrüstung** komplett ist.

Vor größeren Fahrten empfehlen wir außerdem noch folgende Kontrollen:

- Leerlauf regulieren
 - Unterbrecherkontakte reinigen und einstellen
 - Zündkerzen reinigen (Reservekerzen mitführen)
 - Windflügelriemen nachspannen
 - Schmierung und Schmierstellen prüfen.
-

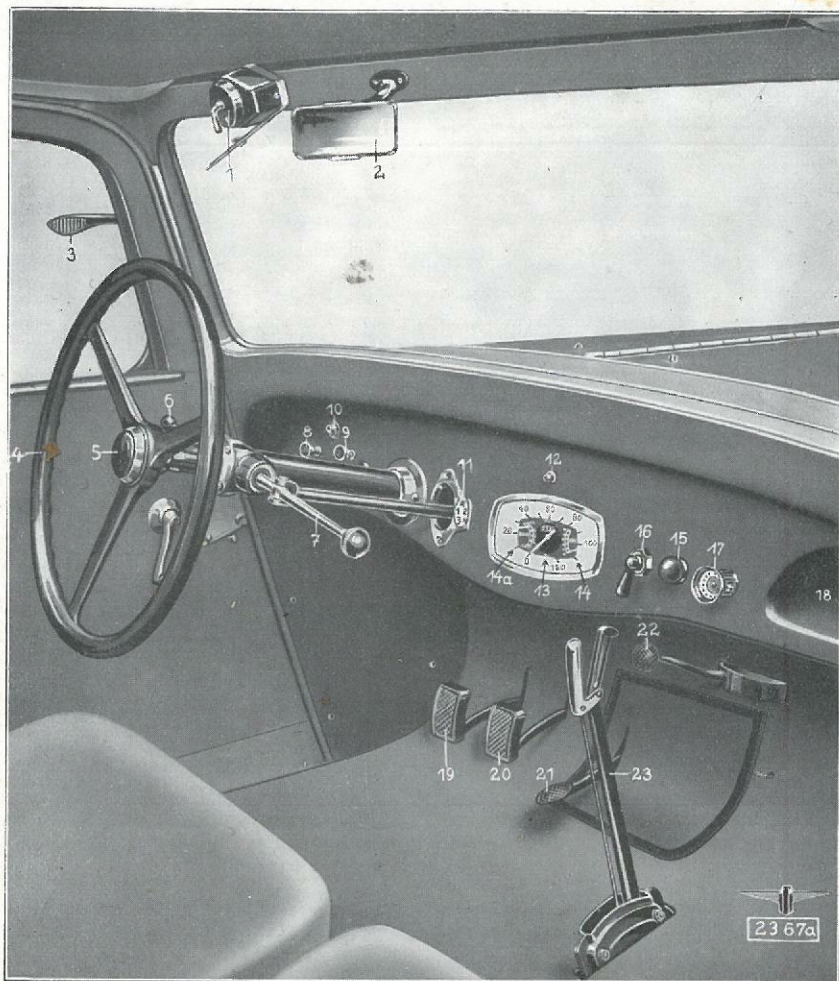


Abb. 2 Fahrersitz

- | | | |
|--------------------------------|---|--------------------------------|
| 1 Scheibenwischer mit Schalter | 11 Schild für Getriebeschalt- | 16 Schalter für Fahrrichtungs- |
| 2 Rückblickspiegel | schema | anzeiger |
| 3 Fahrtrichtungsanzeiger | 12 Knopf für Instrumenten- | 17 Zigarrenanzünder (heraus- |
| 4 Lenkrad | befleuchtung | nehmbar, in Steckhülse) |
| 5 Knopf für Signalhorn | 13 Tachometer | 18 Instrumententafel |
| 6 Lichtschalthebel | 14 Ölmanometer | 19 Kupplungsfußhebel |
| 7 Getriebeschalthebel | 14a Kraftstoffuhr | 20 Bremsfußhebel |
| 8 Startknopf | } kombiniertes
Instrument
ab Wagen
Nr. 82616 | 21 Fußgashebel |
| 9 Handgasknopf | | 15 Aschenbecher |
| 10 Kontrollampe | | 23 Handbremshebel |

(Sicherungsschloß für Lenkung mit Zündschalter siehe Abb. 19)

DAS ANLASSEN

Achtung! Vor dem Anlassen Schalthebel Nr. 7 in Leerlaufstellung bringen und Dreiweghahn am Kraftstoffbehälter (im Fahrersitz vorn links) auf A stellen (Abb. 4).

Der Solex-Vergaser (26 BFRV) besitzt eine automatische Startvorrichtung. Beim Herausziehen des Startknopfes wird ein kleiner Nebenschluß-Vergaser in Tätigkeit gesetzt, der das Anlassen des Motors in kaltem Zustand erleichtert.

Anlassen bei kalter Maschine:

Startknopf Nr. 8 an der Instrumententafel ganz herausziehen,

Zündschlüssel in das Zündungsschloß (Abb. 19) stecken und waagrecht stellen (rote Kontrollampe muß aufleuchten),

Kupplungsfußhebel Nr. 19 niedertreten,

Anlasserfußhebel Nr. 22 niedertreten (höchstens 5—10 Sek. evtl. wiederholen).

Die Drosselklappe muß beim Anlassen geschlossen bleiben, d. h. der Fußgashebel Nr. 21 oder der Handgashebel Nr. 9 darf nicht betätigt werden.

Nachdem der Motor angesprungen ist, diesen kurze Zeit im Stand laufen lassen und erst, wenn die richtige Betriebstemperatur erreicht ist (wenn der Motor anfängt, unrund zu laufen), den Startknopf wieder hineindrücken, indem man gleichzeitig mit dem Fußgashebel die Gaszufuhr erhöht.

Bei besonders kaltem Wetter kann man eine kurze Strecke mit herausgezogenem Startknopf fahren, wobei zu berücksichtigen ist, daß bei ungleichmäßigem Lauf des Motors der Startvergaser ausgeschaltet werden muß.

Anlassen bei warmer Maschine:

Kupplungsfußhebel Nr. 19 niedertreten,

Anlasserfußhebel Nr. 22 niedertreten.

Achtung! Springt der Motor beim Anlassen nicht sofort an, dann Anlasserfußhebel höchstens 5—10 Sekunden betätigen. Übertrieben lange Anlasserbetätigung zum Ingangsetzen des Motors ist zwecklos und hat nur die unnötige Erschöpfung der Batterie zur Folge. Bei Wiederholung der Betätigung warte man so lange, bis das Schwungrad stillsteht, um starke Abnutzung und Beschädigungen des Zahnkranzes und Ritzels zu vermeiden.

Falls der Motor durch **übermäßige Betätigung** der Startvorrichtung ein zu **kraftstoffreiches Gemisch** erhalten hat, das nicht mehr **zündfähig** ist, dann **Startknopf eindrücken**, durch Ziehen des Handgasknopfes die Gasdrossel vollständig öffnen und **Anlasser betätigen**.

Ganz besonders ist davor zu warnen, den Motor sofort nach dem Anlassen auf hohe Touren zu treiben oder unmittelbar nach dem Anspringen den Wagen in Gang zu setzen. Der Motor muß sich zunächst soweit erwärmen, daß das Öl schmierfähig wird und in Umlauf kommt, da sonst die gleitenden und reibenden Teile — Lager, Kolben und Zylinder — erhöhter Beanspruchung ausgesetzt sind.

FAHRBETRIEB

DAS INGANGSETZEN DES FAHRZEUGES

(Führersitz Abb. 2)

Nachdem der Motor richtig läuft, kann der Wagen in Gang gesetzt werden, wobei zu beachten ist, daß vor dem Anfahren das Oelmanometer Druck anzeigt.

Handbremshebel Nr. 23 lösen und soweit wie möglich nach vorn legen. Mit der linken Hand **Lenkrad** Nr. 4 fassen.

Kupplungsfußhebel Nr. 19 mit dem linken Fuß niedertreten und gleichzeitig mit der rechten Hand.

Schalthebel Nr. 7 (unter dem Lenkrad) aus der Leerlaufstellung nach oben drehen bis Widerstand fühlbar wird, und nach hinten ziehen. Der erste Gang ist jetzt eingeschaltet (siehe Schaltschema Nr. 11 an der Instrumententafel).

Kupplungsfußhebel Nr. 19 langsam wieder hochkommen lassen und dadurch Kupplung einrücken, bei gleichzeitigem langsamen Niederdrücken des **Fußgashebels** Nr. 21 mit dem rechten Fuß. Wagen auf etwa 10—15 km-Tempo beschleunigen.

Um den **2. Gang** einzuschalten muß nach Niederdrücken des **Kupplungsfußhebels** Nr. 19 der **Schalthebel** Nr. 7 aus der 1. Gangstellung direkt nach vorn gedrückt werden. Das Wiedereinkuppeln geschieht genau wie beim 1. Gang.

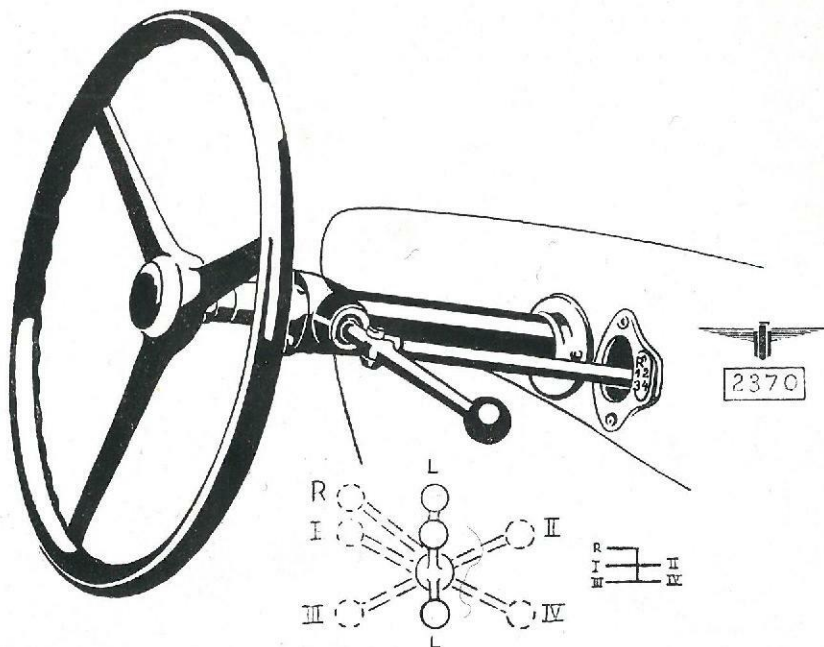


Abb. 3
Getriebebeschaltung

Das Einschalten des **3. Ganges** geschieht wie folgt: Wagen auf etwa 15—20 km beschleunigen. Kupplungsfußhebel unter gleichzeitiger Gaswegnahme (Fußgashebel loslassen!) niedertreten. Schalthebel über Leerlaufstellung nach unten drücken und nach hinten ziehen.

Der 3. Gang soll vorwiegend als Stadt- und Berggang bis zur Höchstgeschwindigkeit von 55 km benutzt werden.

Das Schalten zum **4. oder direkten Gang** geschieht wie folgt: Wagen auf ca. 40 km beschleunigen (man kann aber ebensogut bei höherer Geschwindigkeit umschalten, falls der Wagen aus irgend welchen Gründen im dritten Gang mit größerer Geschwindigkeit gefahren worden ist).

Schalthebel Nr. 7 aus der 3. Gang-Stellung direkt nach vorn drücken.

Kupplung langsam einrücken lassen und gleichzeitig Gas geben.

Beim Umschalten und beim Fahren ist darauf zu achten:

daß der Kupplungsfußhebel nie als Fußraste benutzt wird, da sonst die Kupplung schleift und die Kupplungsscheibe schnell abgenutzt wird; **daß niemals länger als nötig in den kleinen Gängen gefahren werden sollte**, da infolge höherer Tourenzahl der Motor stärker beansprucht und mehr Kraftstoff verbraucht wird.

Das Rückwärtsschalten von einer höheren auf eine niedrigere Übersetzung geschieht folgendermaßen:

Auskuppeln — Schalthebel auf Leerlauf stellen —

Einkuppeln — Zwischengas geben (Motor auf entsprechende Tourenzahl bringen) — Auskuppeln und nächst niederen Gang einschalten.

Zum Rückwärtsfahren muß der Schalthebel Nr. 7 immer von der Leerlaufstellung aus, nach oben gedrückt und der Anschlag überwunden werden. Jetzt läßt sich der Rückwärtsgang einschalten.

Der Rückwärtsgang darf niemals eingeschaltet werden, ehe der Wagen stillsteht.

Bei Talfahrt das Fahrzeug nicht auf zu hohe Geschwindigkeiten kommen lassen, sondern Bremswirkung des Motors bei eingerückter Kupplung ausnutzen. Bei starkem Gefälle 3. oder 2. Gang einschalten — aber ehe der Wagen eine zu hohe Geschwindigkeit erreicht hat —, um eine verstärkte Bremswirkung des Motors zu erzielen. (Im allgemeinen nimmt man bei länger anhaltendem Gefälle denselben Gang zur Talfahrt, den man beim Hinauffahren benutzen würde.)

KONTROLLEN WÄHREND DER FAHRT

Während der Fahrt sind die Instrumente (siehe Abbildung 2) zu beachten. (Bei Nachtfahrt Instrumentenbeleuchtung einschalten; Schalter 12).

Die Kontroll-Lampe Nr. 10 an der Instr.-Tafel muß beim Einschalten der Zündung und bis zur Erreichung einer Geschwindigkeit von 15—20 Kilometern rot aufleuchten. Wenn das Licht nach Erreichung dieser Geschwindigkeit nicht erlischt, oder beim Einschalten der Zündung nicht aufleuchtet, ist die Zündanlage in der nächsten autorisierten Adler-Werkstatt oder in einer Bosch-Dienststelle untersuchen zu lassen, da sonst ernsthafte Störungen an der elektrischen Anlage — Zündspule, Lichtmaschine usw. — auftreten können.

Der Öldruck — abzulesen am **Ölmanometer Nr. 14** — soll bei betriebswarmer Maschine und hoher Tourenzahl mindestens 2 atm. betragen. Das Ölmanometer dient zum Messen des Öldrucks und nicht zur Kontrolle des Ölstandes.



Abb. 4

Schild zum Dreiweg-Hahn

Stellung A Hauptbehälter geöffnet
Stellung R Reserve (3 l) freigegeben
Stellung Z Kraftstoffzufuhr abgestellt

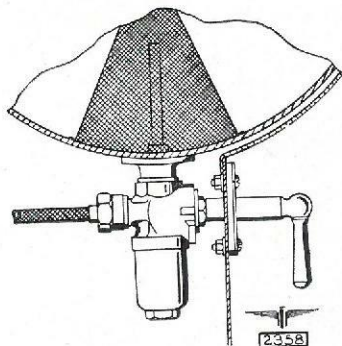


Abb. 5

Dreiweg-Hahn mit Kraftstofffilter

Sollte der Öldruck geringer sein, ist unbedingt sofort eine autorisierte Adler-Werkstatt aufzusuchen.

Die Kontrolle des **Kraftstoffvorrates** durch die an der Instrumententafel angebrachten Kraftstoffuhr (bei Cabrio-Limousine ab Wagen Nr. 82616; bei Ganzstahl-Limousine ab Wagen Nr. 83348) ist nicht betriebswichtig, wenn, wie bereits angegeben, der Absperrhahn auf Stellung A gestellt wurde. Bei Kraftstoffmangel ist der Dreiweghahn auf Stellung R umzustellen (siehe Abb. 4 und 5), wodurch 3 Liter Reservekraftstoff freigegeben werden.

DAS EIN- UND AUSSCHALTEN DER BELEUCHTUNG

Bei eintretender Dunkelheit sind — den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend — die Scheinwerfer und die Schlußlampe einzuschalten. Der links unter dem Lenkrad befindliche Lichtschalthebel ist wie aus Abbildung Nr. 6 ersichtlich, zu betätigen.

Das Auf- und Ablenden während der Fahrt erfolgt durch Drehen des Hebels von Stellung 3 auf 4 und umgekehrt.

Um ein versehentliches Schalten während der Nachtfahrt auf Parklicht oder ein vollständiges Ausschalten des Lichtes zu verhindern, ist zwischen Stellung 2 und 3 eine Raste vorgesehen. Beim Schalten von Stellung 2 auf 3, also von Parklicht auf Scheinwerfer, bietet die Raste kein Hindernis.

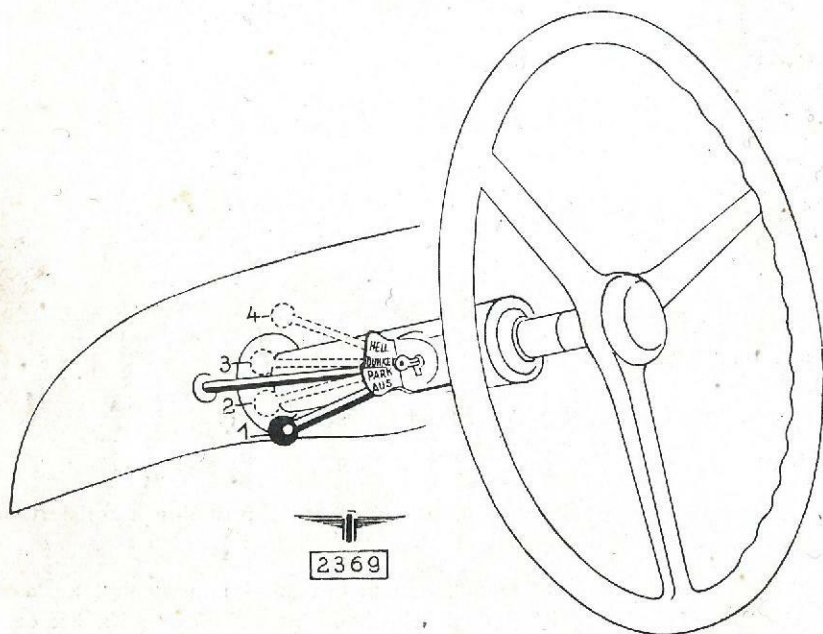


Abb. 6
Lichtschaltung

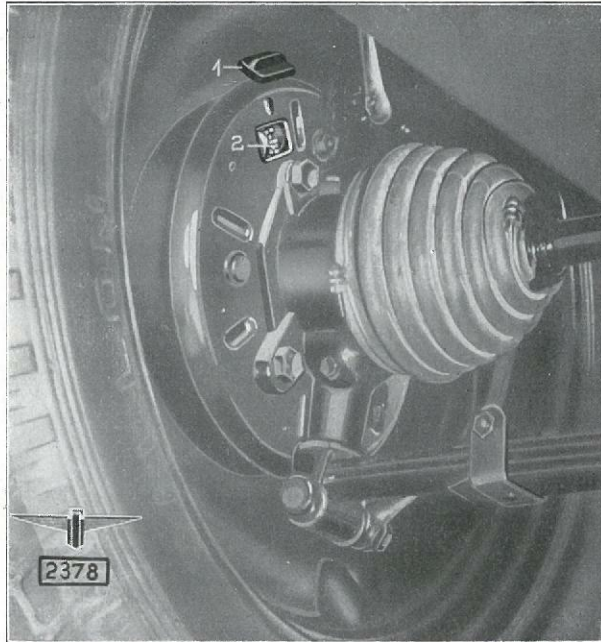
- Stellung 1 (links unten). Eingeschaltet sind: alle Apparate für Tagesfahrt (Hupe, Winker, Haltlicht, Scheibenwischer),
- Stellung 2 Eingeschaltet sind außerdem: Park- und Schlußlicht.
- Stellung 3 Außer den Tagesapparaten sind eingeschaltet: die abgeblendeten Scheinwerfer und das Schlußlicht.
- Stellung 4 Wie Stellung 3, aber Scheinwerfer auf Fernlicht (HELL) eingestellt.

Beim Schalten von abgeblendeten Scheinwerfern auf Parklicht wird durch die Raste eine Sperrung hervorgerufen, um, wie bereits erklärt, ein versehentliches Zurückschalten zu verhindern. Die Raste selbst wird durch ein Führungsblech überbrückt, das durch seine Formgebung den Lichtschalthebel nach unten in Richtung Lenksäule hinunterschiebt. Das Führungsblech setzt dem Schalten auf Parklicht einen Widerstand entgegen, der mit geringer Kraft überwunden werden kann. Der Lichtschalthebel darf niemals mit Gewalt betätigt werden, da sonst eine Beschädigung der Raste oder ein Verbiegen des Hebels die Folge wäre.

DAS ABBREMSEN WÄHREND DES FAHRENS

Fuß-(Haupt-)Bremse und Hand-(Feststell-)Bremse wirken auf alle vier Räder.

Der gute Fahrer benutzt die Fußbremse selten, die Handbremse nur zum Feststellen des Wagens.



- 1 Gummistopfen
- 2 Zahnrolle

Abb. 7 Vorderrad-Bremsabdeckblech mit herausgenommenem Gummistopfen

- 1 Gummistopfen
2 Zahnrolle

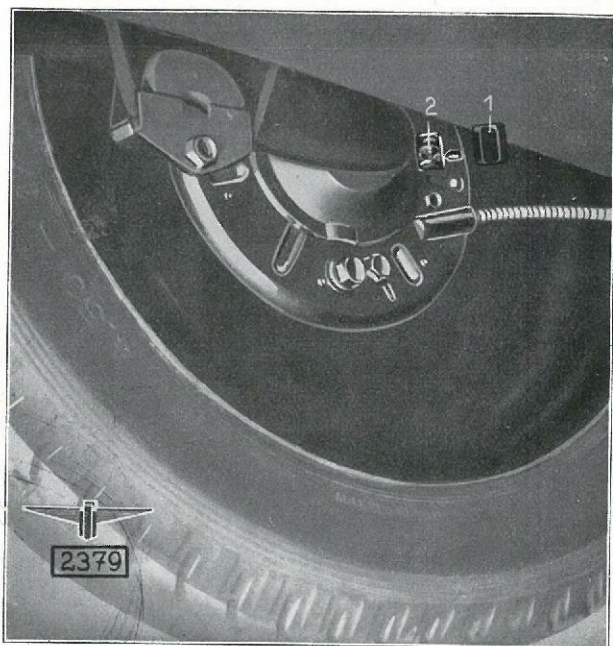


Abb. 8 Hinterrad-Bremsabdeckblech mit herausgenommenem Gummistopfen

Die beste Bremse im normalen Fahrbetrieb ist der Motor; also: vor Kurven und Gefahrenpunkten Gas rechtzeitig fortnehmen und den Wagen durch den Motor abbremsen.

Bei plötzlich auftretenden Hindernissen und im Falle der Gefahr: Gas wegnehmen, Fußbremse kräftig durchtreten (nicht scharf zusammenreißen!), evtl. auch Handbremse anziehen; gleichzeitig Lenkrad fest fassen. Kupplung erst kurz vor Stillstand des Wagens ausrücken, um die Bremswirkung des Motors voll auszunutzen.

Bei längerem Stillstehen des Wagens ist der Motor auszuschalten und der Zündschlüssel am Sicherungsschloß (Abb. 19) herauszuziehen. Bei Dunkelheit ist der Lichtschalthebel Nr. 6 auf Stellung Nr. 2 zu stellen.

Bei ungenügender Bremswirkung muß Nachstellung der Bremsen, möglichst durch Adler-Werkstatt, erfolgen.

(Nachstellung der Bremsen siehe Seite 38)

A D L E R

T R U M P F



J U N I O R

PFLEGE - ARBEITEN

Während der ersten 4000 km (Einfahrzeit) sind gemäß Kundendienstscheckheft nach 500 — 1000 — 2000 — 3000 und 4000 km verschiedene Kontroll- und Pflegearbeiten auszuführen, die nachstehend näher erläutert sind. Nach Zurücklegung der Einfahrzeit erfolgen die Kontroll- und Pflegearbeiten nach je 2500 km, am vorteilhaftesten durch den Adler-Überwachungsdienst.

a) SCHMIERUNG (Schmierplan im Anhang)

Die Pflege des Adler „Trumpf-Junior“ ist denkbar einfach, da durch weitmögliche Verwendung von Gummi zur Aufhängung der beweglichen Teile am Fahrgestell, wenig Schmierstellen vorhanden sind. Diese wenigen Pflegearbeiten sind jedoch sorgfältig auszuführen, weil hierdurch die natürliche, betriebsmäßige Abnutzung auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Zur Vervollkommnung der Schmierung empfehlen wir als Oelzusatzmittel für den Motor „kolloidalen“ Graphit (Auto-Kollag). Im übrigen beschränkt sich die Schmierung des Fahrzeuges lediglich auf die nachstehend angeführten Stellen.

Motoröl erneuern

Nach den ersten 500, 1000, 2000, 3000 und 4000 km, alsdann alle 2500 km Motoröl erneuern. **Nur Markenöle verwenden** und zwar:

mit Eintritt der heißen Jahreszeit:

Sommer-Motor-Öl, Viskosität 8—12 Engler-Grade bei 50° C;

in der Übergangszeit: Übergangs-Motor-Öl, Viskosität 7—8 Engler-Grade bei 50° C;

mit Eintritt der kalten Jahreszeit:

Winter-Motor-Öl, Viskosität 4,5—5 Engler-Grade bei 50° C und Stockpunkt bei minus 18—24° C.

Bei Ölwechsel ist ein Zusatz von ca. 20 g Auto-Kollag pro Liter Öl zu empfehlen.

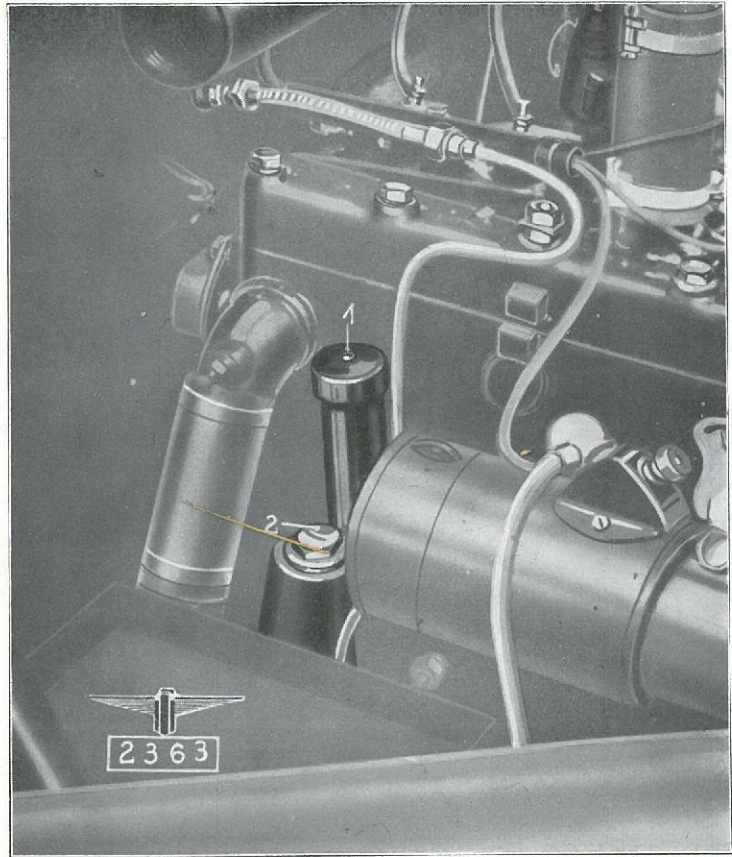


Abb. 9 Teilansicht des Motors von rechts

- 1 Öleinfüllöffnung und Meßstab.
- 2 Ölsieb im Hauptstrom.

Bei der ersten Ölfüllung für neue Wagen oder nach Erneuerung der Kolben können jedem Liter 40 g Auto-Kollag zugesetzt werden. Bei Ölergänzung, also nicht vollständiger Erneuerung des Ölvorrates ist **kein** Kollag zuzusetzen.

Altes Öl bei noch warmer Maschine ablassen. Vor Neufüllung Kurbelwanne mit ca. 2—3 Liter Spülöl füllen und Motor ca. 5 Minuten langsam

laufen lassen, um alle Ölkäule zu reinigen. Hiernach Spülöl restlos ablassen, Frischöl auffüllen und Motor langsam warm laufen lassen.



Ölstand mit Meßstab täglich kontrollieren. Hierzu bei stillstehender Maschine Meßstab herausziehen, abtrocknen und wieder eintauchen; dann am herausgezogenen Meßstab Ölstand ablesen:

Obere Einkerbung a = höchst zulässiger Ölstand
(3½ Liter)

Untere Einkerbung b = niedrigst zulässiger Ölstand
(2¾ Liter)

Ist der Ölvorrat knapp, sofort frisches, der Jahreszeit entsprechendes Öl nachfüllen.

Abb. 10 Ölmeßstab für Motor

Öldruck

Das Ölmanometer an der Instrumententafel dient zum Messen des Öldruckes, keinesfalls aber zur Kontrolle des Ölstandes. Selbst bei einem Ölvorrat, der unter dem niedrigst zulässigen Ölstand liegt, zeigt das Manometer noch den normalen Druck an. Dieser beträgt bei warmem Motor und höchster Tourenzahl 2 Atm.

Ölsieb (Abb. 9) im Hauptstrom von Zeit zu Zeit herausschrauben und reinigen. Kurbelwanne im Frühjahr und bei Beginn des Winters abnehmen und gründlich reinigen.

Etwa im Öl befindliche Wassertropfen deuten darauf hin, daß die Zylinderkopf-Dichtung nicht fest angezogen oder defekt ist. Die Zylinderkopfschrauben müssen dann nachgezogen bzw. eine neue Dichtung eingebaut werden.

Ölstand im Triebwerk kontrollieren

Mittels Öl-Meßstab feststellen ob Nachfüllung nötig ist. Der vorge-

schriebene Ölstand von $1\frac{1}{4}$ Liter ist an der oberen Kerbe a des Meßstabes abzulesen und darf nicht überschritten werden.

Den niedrigst zulässigen Ölstand von $1\frac{1}{4}$ Liter zeigt die untere Kerbe b des Meßstabes an. Bei Öl-mangel Verschlußstopfen unter dem Meßstab herausschrauben und Öl nachfüllen. Stopfen wieder fest einschrauben (Abb. 17 Nr. 1).

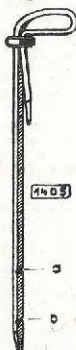


Abb. 11 Ölmeßstab für Triebwerk

Getriebeöl erneuern

Nach den ersten 1000 km, dann alle 5000 km altes Öl ablassen und durch neues ersetzen. Man verwende hierzu:

mit Eintritt der heißen Jahreszeit = Sommer-Getriebe-Öl
(Viskosität von 4,5 Engler-Grade bei 100° C)

mit Eintritt der kalten Jahreszeit = Winter-Getriebe-Öl
(Viskosität von 2,6 Engler-Grade bei 100° C und Stockpunkt bei minus 18° C)

Beim Übergang von Winter- zu Sommeröl und umgekehrt, ist das Triebwerkgehäuse gründlich mit Spülöl durchzuspülen.

Vorderachse

An der Vorderachse befinden sich folgende Schmierstellen, die nach den ersten 500, 1000, 2000, 3000, 4000 km und dann alle 2500 km zu füllen sind.

Federhandlager, rechts und links, je zwei Fettnippel (Abb. 12, Schmierstelle 3 und 4). Mit Fettpresse „kalkverseiftes Heißlagerfett“ eindrücken.

Vorderachskopfgelenke, rechts und links, je ein Verschlußstopfen (Abb. 12, Schmierstelle 5). Zum Schmieren Stopfen herausschrauben und mit Fettpresse „kalkverseiftes Heißlagerfett“ in die Öffnung eindrücken

Federung

Die Schmierstellen für die Vorderfedern sind aus Abb. 12 ersichtlich.

Obere und untere Federbolzen, rechts und links je zwei Fettnippel. Mit Fettpresse „kalkverseiftes Heißlagerfett“ eindrücken (Schmierstelle 1 und 2).

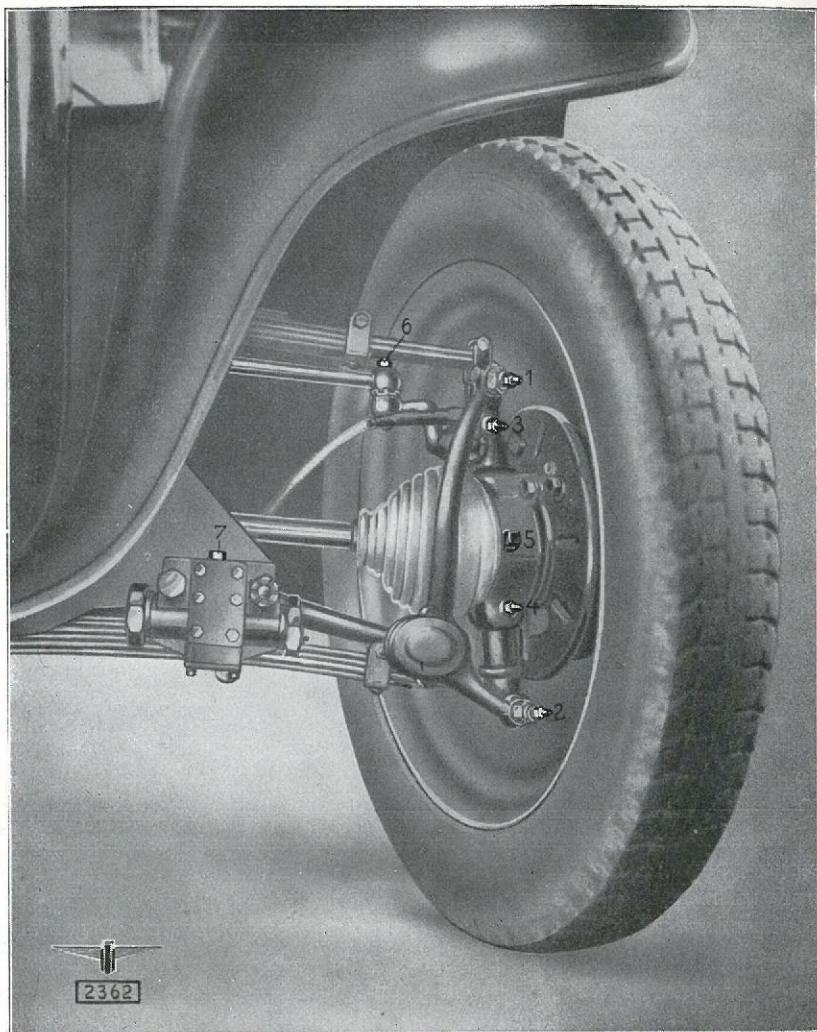


Abb. 12 Linkes Vorderrad mit Schmierstellen

- 1 Fettnippel für oberen Federbolzen
- 2 Fettnippel für unteren Federbolzen
- 3 Fettnippel für oberes Federhandlager
- 4 Fettnippel für unteres Federhandlager
- 5 Verschlußstopfen für Vorderachskopf-Schmierung
- 6 Fettnippel für Lenkhebel
- 7 Einfüllstopfen am Stoßdämpfer

Es empfiehlt sich, die Federn von Zeit zu Zeit mit Caramba-Öl (Kolloidales Graphit-Rostschutzmittel) zu pflegen.

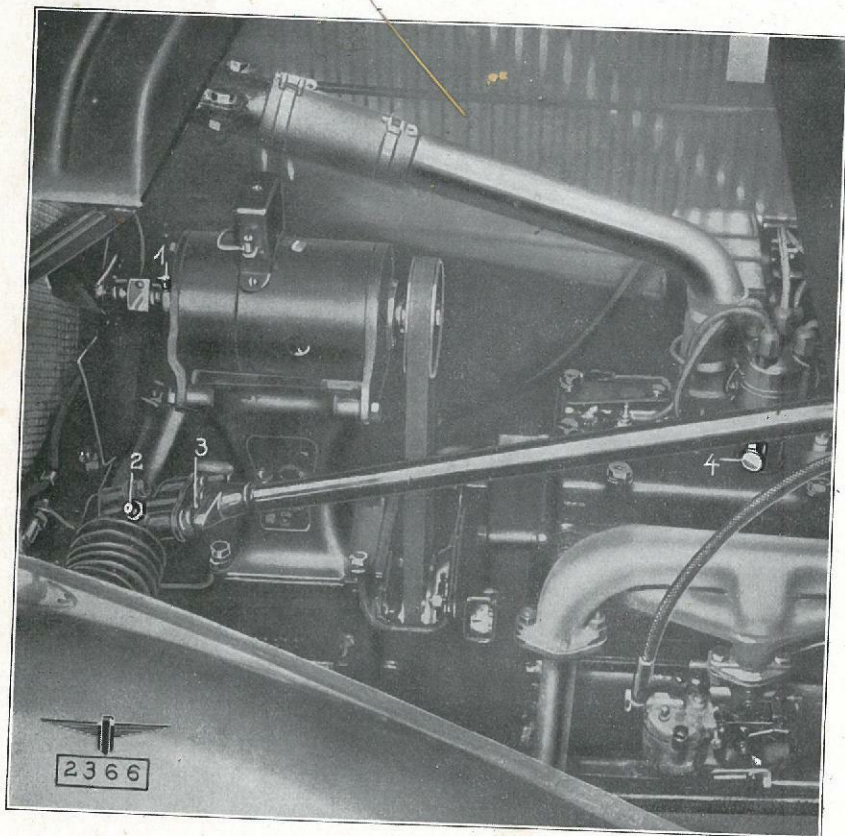


Abb. 13 Teilansicht des Antriebsaggregates, linke Seite

- 1 Klappöler an der Lichtmaschine
- 2 Fettnippel für Lenkzahnstange
- 3 Mitnehmergabel
- 4 Fettbüchse am Zündverteiler

Lenkung

Der Fettnippel für die Lenkzahnstange ist in Abb. 13 als Schmierstelle 2 angegeben. In diesen Nippel ist nach den ersten 500, 1000, 2000, 3000 und 4000 km, dann alle 2500 km mittels Fettpresse „kalkverseiftes Heißlagerfett“ zu drücken.

Die mit 3 bezeichnete Mitnehmergabel an der Lenkspindel ist mit zwei Gummihülsen versehen, die unter keinen Umständen geschmiert werden dürfen, da sonst die Gummihülsen schadhafte werden.

Gleichzeitig ist in die auf beiden Seiten der Vorderachse befindlichen Fettnippel für die Lenkhebel und Lenkschubstangen „kalkverseiftes Heißlagerfett“ zu drücken. (Abb. 12, Schmierstelle 6).

Zündverteiler auf dem Zylinderkopf

Fettbüchse am Zündverteiler innerhalb der ersten 3—4000 km nach je 500 km, dann alle 2500 km eine Umdrehung nachziehen. Läßt sich die Fettbüchsenkappe nicht nachziehen, dann heraus-schrauben, mit Bosch-Heißlagerfett füllen und einige Gänge einschrauben. (Abb. 13, Schmierstelle 4).

Anlasser

Nur bei Generalreinigung oder Reparatur, Ölloslager mit Motoröl versehen.

Lichtmaschine

Alle 5000 km Gleitlager an der Ankerwelle mit dünnflüssigem Motoröl (Winteröl) oder Knochenöl schmieren. In den Klappöler soviel Öl einfüllen, bis Flüssigkeitsspiegel sichtbar wird. (Abb. 13, Schmierstelle 1).

Fußhebelwelle

An der Welle (Abb. 14) befindet sich ein Fettnippel für den Kupplungs-Fußhebel. Nach den ersten 500, 1000, 2000, 3000 und 4000 km, dann alle 2500 km mit Fettpresse „kalkverseiftes Heißlagerfett“ eindrücken.

Radnaben

Zwecks Schmierung der Radlager für Vorder- und Hinterräder sind die Nabendeckel mit Hilfe eines Schraubenziehers abzunehmen (Abb. 16) und die Radkappen mit dem beim Werkzeug befindlichen Sechskantschlüssel herauszuschrauben (Abb. 15).

Nach Reinigung der Radkappen vom alten verbrauchten und verhärteten Fett ist nach etwa 2500 km, aber **nur wenn notwendig**, neues, „natronverseiftes Heißlagerfett“ einzufüllen, worauf die Kappen wieder aufzuschrauben sind.

Handbremshebel und Gestänge

Befestigungsbolzen, sowie Sperrklinke und die Gelenke des Gestanges von Zeit zu Zeit mit Caramba-Öl schmieren.

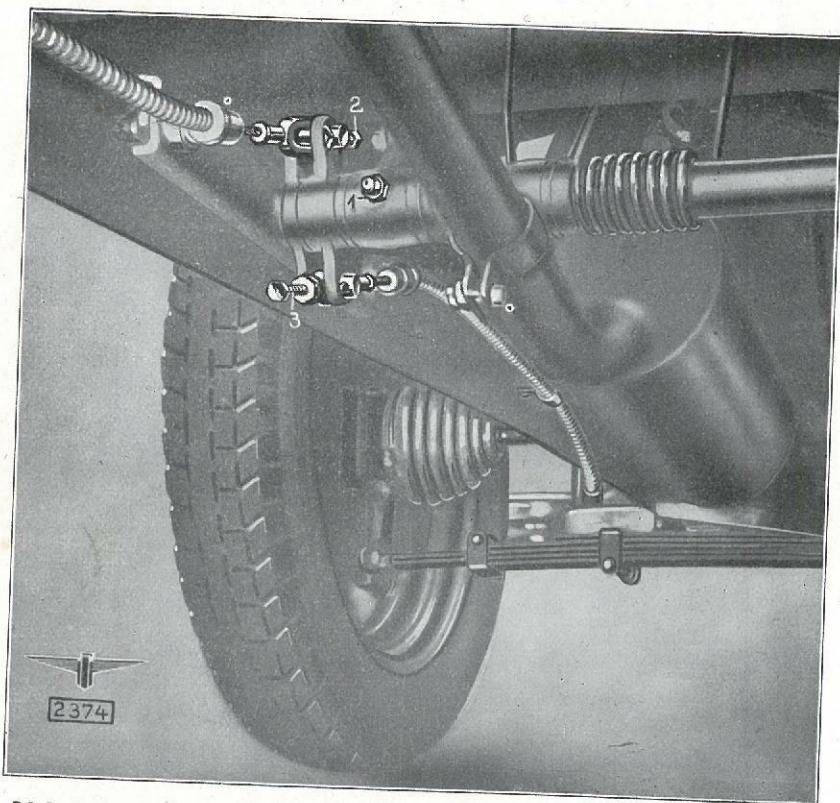


Abb. 14 Fußhebelwelle von unten

- 1 Fettnippel für Kupplungsfußhebel
- 2 Nachstellschraube zu den Radbremsen hinten
- 3 Nachstellschraube zu den Radbremsen vorn

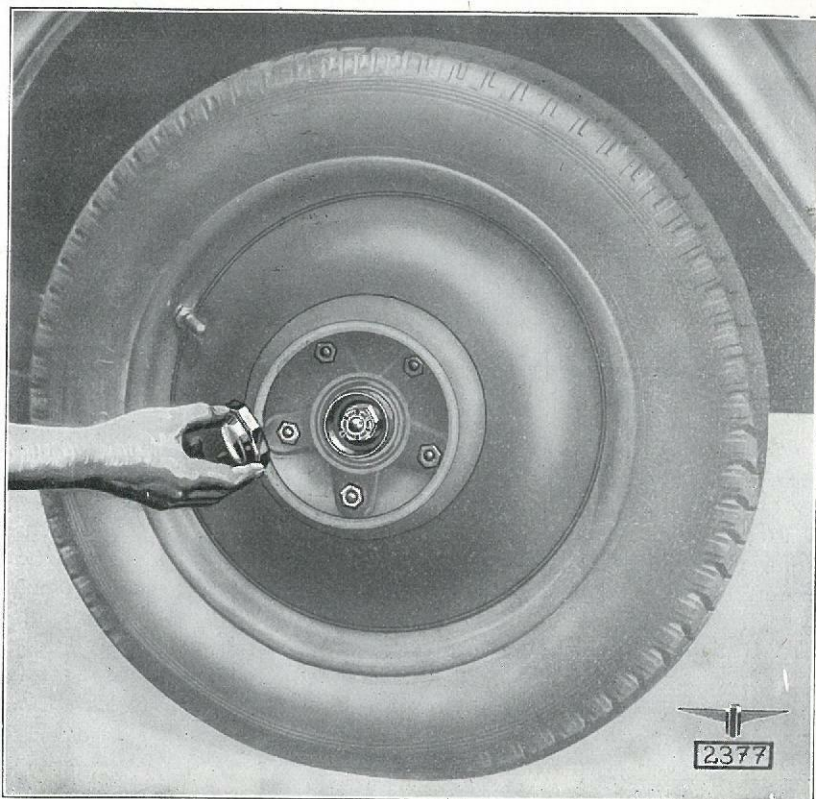
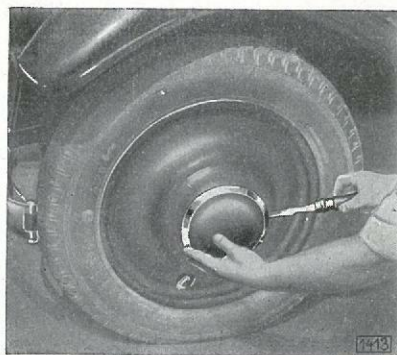


Abb. 15 Rad mit abgenommener Radkappe



**Abb. 16 Entfernen
des Nabendeckels**

b) PRÜFUNG UND WARTUNG

Kühlwasserinhalt prüfen, gegebenenfalls nachfüllen. Wasser muß 2—3 cm über dem Boden des oberen Wasserkastens stehen, jedoch nicht bis zum Kühlerstand, da es sonst bei Erwärmung infolge Ausdehnung überfließt. Da ein sauberes, also rost- und steinfreies Kühlsystem für die Lebensdauer und die gleichmäßige Leistung des Motors von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, werden sämtliche fabrikneuen Wagen in der frostfreien Jahreszeit **mit veredeltem Kühlwasser** GAV-Verfahren versehen. Vorschriftsmäßige Fortsetzung der Kühlwasser-Veredelung bietet die Gewähr dafür, daß die Kühlsysteme stets rost- und steinfrei erhalten werden, und der Motor durch gleichbleibende Kühlwirkung geschont wird.

Nach den ersten 1000 km ist das Kühlwasser abzulassen; Kühler und Kühlräume sind gut durchzuspülen und sodann wieder mit veredeltem Wasser zu füllen. Es ist zuzusetzen **für je 10 Liter Kühlwasser 1 Teilstrich GAV-Dauerveredelung**.

Um festzustellen, ob das veredelte Kühlwasser noch genügend Reaktionskraft besitzt, benutzt man das rote GAV-Prüfpapier, welches sich bei 10—20 Sekunden langem Eintauchen in Braun oder Schwarz färben muß. Wenn sich dagegen die Farbe des Prüfstreifens nicht ändert, ist weitere GAV-Lösung zuzugeben. Vor Zusatz der vierten Flasche Dauerveredelung oder bei starker Trübung des Kühlwassers ist der Kühler zu entleeren, mit frischem Wasser gut durchzuspülen und dann wieder mit veredeltem Wasser aufzufüllen.

Bei Wagen, welche ganz oder zeitweise mit unveredeltem Wasser gefahren sind, kann der angesetzte Stein und Rost durch eine GAV-Kur entfernt werden. Die Adler-Dienststellen (Filialen und Hauptvertretungen) halten die Speziallösungen sowohl für die GAV-Kur als auch für die Dauerveredelung vorrätig und beraten Sie gern in allen Einzelheiten.

Die erste Durchspülung und das Füllen des Kühlers nach den ersten 1000 km wird gemäß Scheck 2 unseres Kundendienstheftes vorgenommen. Die hierzu erforderliche Flasche GAV-Dauerveredelung (für 50 Liter Kühlwasser ausreichend) kostet RM 3.80.

Bei Frostgefahr wirksames **Gefrierschutzmittel** dem Kühlwasser **zusetzten**. Wir empfehlen „Dixol“ oder „Glysantin“ die den Winterbetrieb sicherstellen. Diese Frostschutzmittel tragen außerdem zur Kesselsteinlösung bei, wodurch der Wassenumlauf günstig beeinflusst, d. h. beschleunigt wird.

Reinigung des Kühlers mindestens zweimal jährlich vornehmen. Hierzu heißes Wasser, in dem 1 kg Soda aufgelöst ist, in den Kühler einfüllen

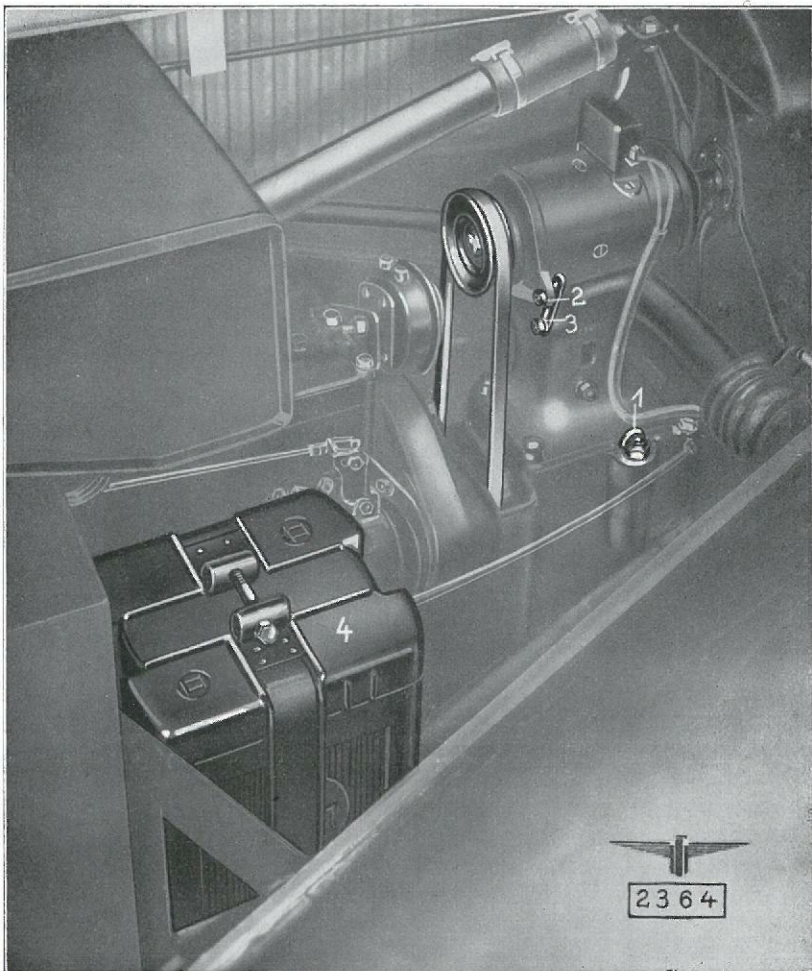


Abb. 17 Teilansicht des Motors, von rechts

- 1 Ölmeßstab für Triebwerk
- 2 Lichtmaschinen-Flanschschrauben
- 3 Verstellaschenschraube
- 4 Batterie mit Deckel und Spannband

und einige Stunden stehenlassen. Alsdann Wasser ablassen und Kühler mehreremale mit reinem Wasser nachspülen. Wasserablaßbahn und Verbindungsschläuche von Zeit zu Zeit auf Dichtigkeit prüfen. Zur Vermeidung von Kühlwasser-Überhitzung auf richtige Spannung des Windflügelriemens achten.

Windflügelriemen kontrollieren

Falls der Keilriemen zu locker, muß Nachstellung vorgenommen werden, die auf Abb. 17 ersichtlich. Es erfolgt dies nach Lösen der drei Lichtmaschinen-Flanschschrauben 2 sowie der Verstell-Laschenschraube 3, indem man die Lichtmaschine nach oben schwenkt (**Riemen nicht zu straff spannen**) und zunächst die Verstell-Laschenschraube, alsdann die Flanschschrauben wieder festzieht. (Der Riemen muß durch Fingerdruck noch ca. 20 mm einzudrücken sein).

Zylinderkopfschrauben nachziehen

Der Zylinderkopf muß gut festsitzen. Seine Befestigungsschrauben müssen daher, wenn eine neue Dichtung eingebaut wurde in der Reihenfolge wie Abb. 18 zeigt nachgezogen werden.

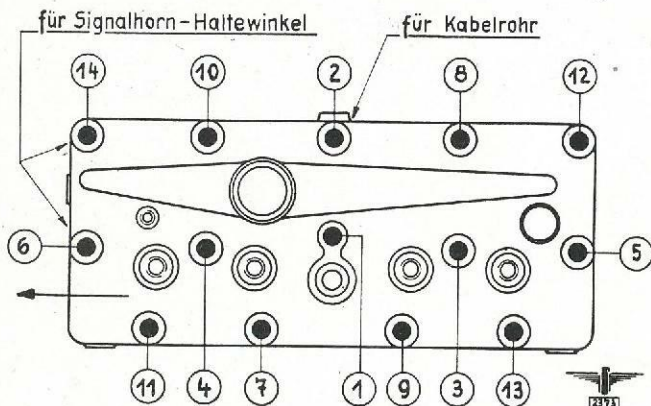


Abb. 18 Anzugsreihenfolge der Zylinderkopfschrauben
Kraftstoffanlage prüfen

Kraftstoff nicht bis zum Schluß verbrauchen, sondern zeitig für Nachfüllung sorgen.

Kraftstoffbehälter in Abständen von 10 000 km durch kräftiges Durchspülen bei abgeschraubtem Absperrventil reinigen. Luftloch im Verschlußdeckel stets offen halten. Kraftstoffleitung und Rohranschlüsse von Zeit zu Zeit auf Dichtigkeit prüfen.

Kraftstoff-Filter (Abb. 5) unten am Behälter alle 2500 km abschrauben und reinigen.

An Vergasereinstellung nichts ändern, es sei denn durch einen Fachmann. Entfernung der Drosselflansche siehe Seite 11.

Elektrische Anlage

Sicherungen. Um bei Störungen des elektrischen Netzes oder an den angeschlossenen Stromverbrauchern die fehlerhafte Leitung leichter zu finden, sind die Stromzweige weitgehend unterteilt und durch nachstehende 8 Sicherungen geschützt (Abb. 20).

Einsteckhülse für Ableuchtlampe. Rechts vom Fahrersitz befindet sich an der Instrumententafel der Zigarrenanzünder, der herausnehmbar in der Steckhülse für die Ableuchtlampe angeordnet ist. (Siehe Abb. 2).

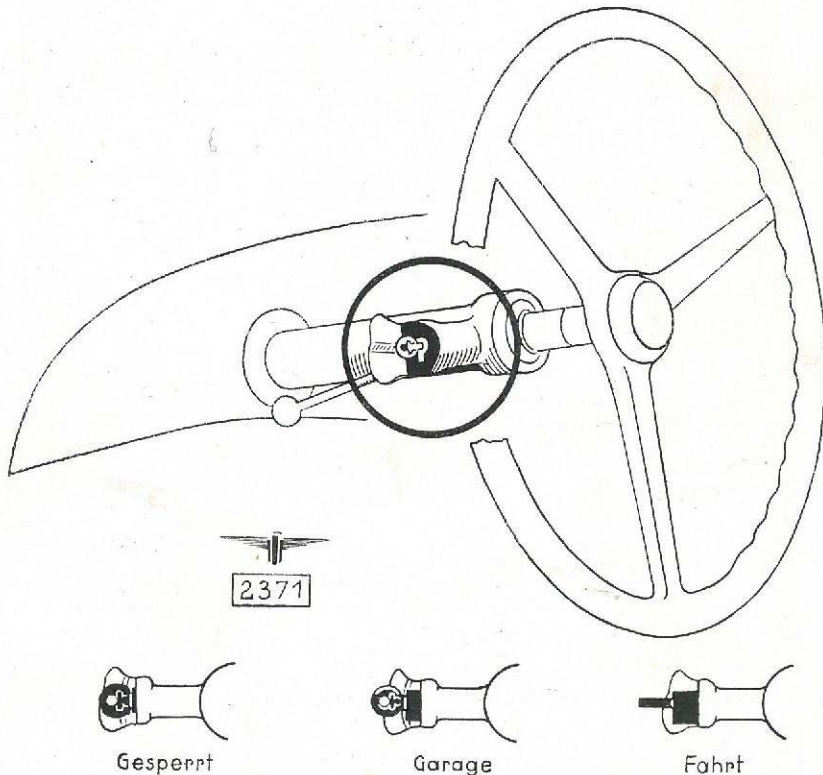


Abb. 19 Sicherungsschloß mit Zündschalter

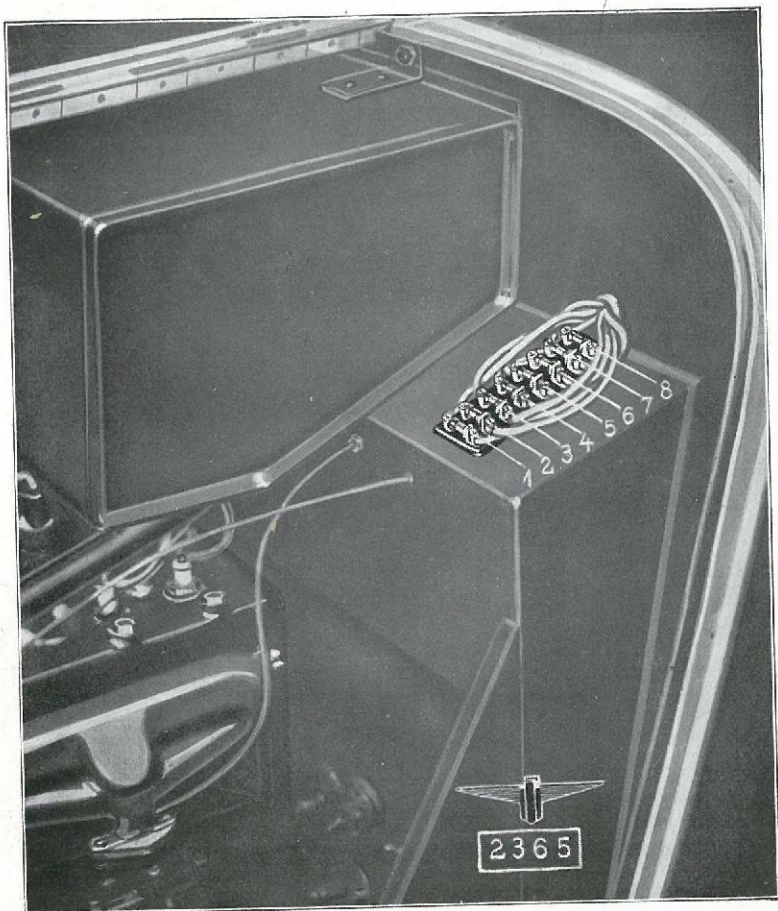


Abb. 20 Sicherungen

- 1 Sicherung 40 Amp. für Tagesapparate wie:
Horn, Winker, Scheibenwischer, Instrumenten-
beleuchtung, Zigarrenanzünder
- 2 Sicherung 15 Amp. für Stoplicht
- 3 Sicherung 15 Amp. für Schlußlampe
- 4 Sicherung 15 Amp. für Scheinwerfer Parklicht
- 5 Sicherung 15 Amp. für Scheinwerfer links, abgeblendet
- 6 Sicherung 15 Amp. für Scheinwerfer rechts, abgeblendet
- 7 Sicherung 15 Amp. für Scheinwerfer links, Fernlicht
- 8 Sicherung 15 Amp. für Scheinwerfer rechts, Fernlicht

Sicherungsschloß mit Zündschalter. An der Lenkung, oberhalb des Lichtschalthebels ist ein Sicherungsschloß mit Zündschalter angebracht. Die einzelnen Schlüsselstellungen bedeuten:

- Fahrt — Schloß ganz herausgezogen (Schlüssel läßt sich nicht abziehen). Kontrollampe brennt.
- Garage — Schloß etwas herausgezogen (Zündung ausgeschaltet, Wagen bleibt rangierfähig — Schlüssel kann abgezogen werden).
- Gesperrt — Schloß vollständig eingesteckt (Zündung ausgeschaltet — Lenkung blockiert — Schlüssel kann abgezogen werden) (Abb. 19).

Während der Fahrt die Zündung nicht ausschalten, weil sonst die Lenkung blockiert wird.

Batterie. Die Batterie (Abb. 17) ist auf der rechten Seite unmittelbar neben dem Motor befestigt und nach Öffnen der Motorhaube leicht zugänglich. Sie ist durch einen Deckel mittels Spannband verschlossen.

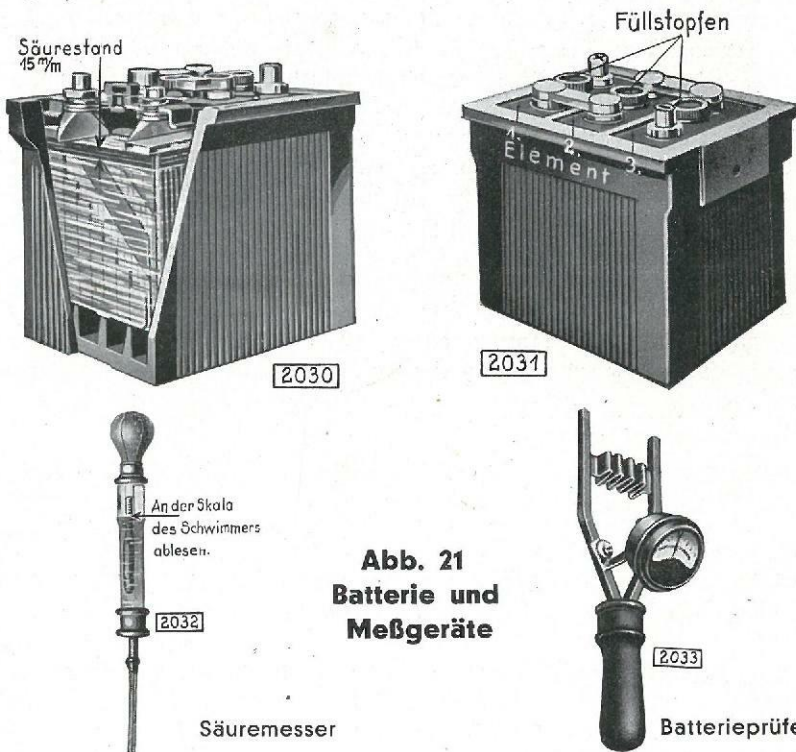


Abb. 21
Batterie und
Meßgeräte

Nach den ersten 500 km, dann je 1000 km die Batteriezellen mit destilliertem Wasser auffüllen, sodaß Flüssigkeit ca. 15 m/m über den Platten steht. Am praktischsten mißt man mit einem Holzstäbchen, das mit einer Kerbe in 15 m/m Höhe von der Unterkante versehen ist. Gegebenenfalls destilliertes Wasser nachfüllen.

Unter keinen Umständen darf Schwefelsäure nachgefüllt werden, da hierdurch das allgemeine spezifische Gewicht der Batteriesäure erhöht wird und die Platten Schaden erleiden.

Füllstöpsel wieder gut festschrauben, damit beim Fahren keine Säure verspritzt wird.

Säuredichte 1,28 mit Säuremesser prüfen.
Batteriespannung (5,4 Volt) mit Batterieprüfer messen. } (Abb. 21)

Nachstellung der Bremsen

Bei großem Totgang resp. bei ungenügender Bremswirkung infolge Verschleißes der Bremsbeläge, müssen die Bremsbänder an den Brems-exzentern und an den Zahnrollen (auf der Außenseite der Bremsabdeckbleche) nachreguliert werden. Auch wenn Bremswirkung beim Vorwärtsfahren gut, beim Rückwärtsfahren aber schlecht ist, muß Nachstellung an den Exzentern vorgenommen werden. Es soll dies möglichst durch Adler-Dienstwerkstätte erfolgen. Genaue Nachstellvorschrift befindet sich bei dem Bremseinstellschema Abb. 31 im Anhang.

Eine Veränderung der Bremsseileinstellung durch Nachziehen der Stellschrauben (Abb. 14, 2 u. 3) darf keinesfalls vorgenommen werden.

Reifendruck kontrollieren

Die Einhaltung des vorgeschriebenen Reifendruckes ist von äußerster Wichtigkeit für die Lebensdauer der Reifen.

Minstdruck und Höchstdruck siehe Seite 2.

Den Mindestreifendruck für die Fahrzeuge wählen, die ständig mit geringer Belastung gefahren werden.

Gleichmäßiger Druck in den vorderen und hinteren Reifenpaaren muß unbedingt eingehalten werden.

Reifenpanne

Bei einer Reifenpanne ist das auszuwechselnde Rad mit dem beim Werkzeug befindlichen Wagenheber hochzuwinden, nachdem zuvor die Handbremse fest angezogen worden ist.

Der seitliche Hebezapfen des Wagenhebers ist bei den Vorderrädern unter den Zapfen des Stoßdämpfer-Verbindungsbügels (Abb. 22) anzusetzen, damit ein seitliches Abrutschen vermieden wird.

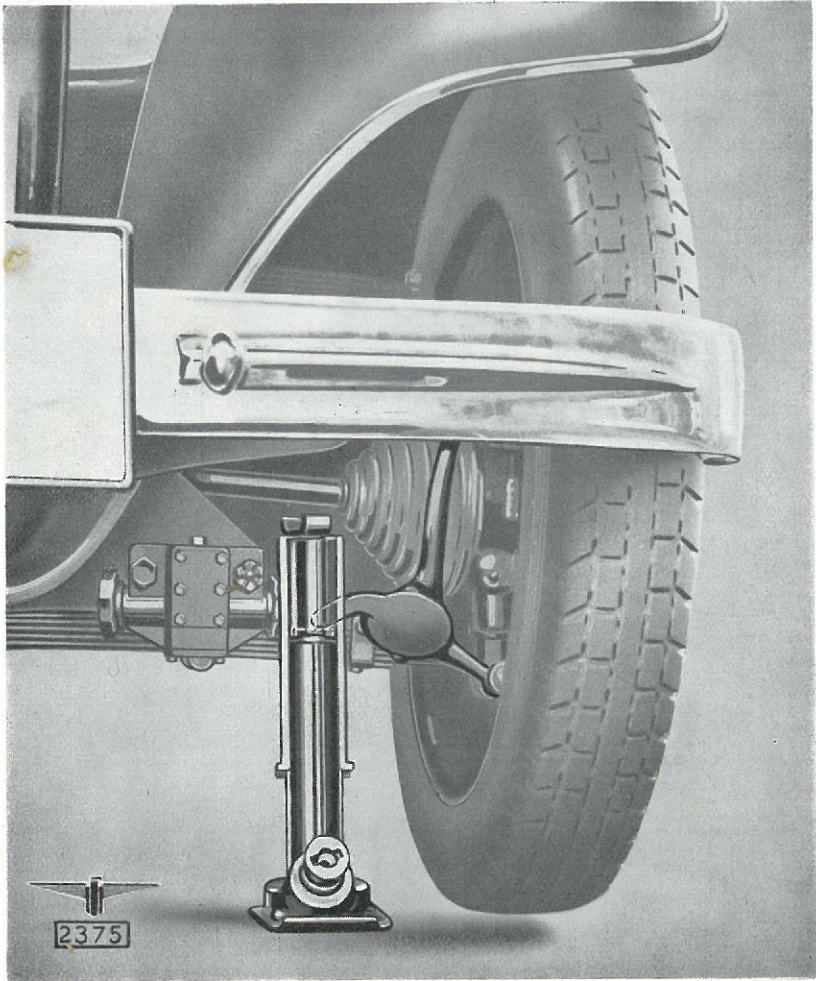


Abb. 22 Wagenheber mit hochgewundenem Vorderrad

Bei den Hinterrädern muß der Wagenheber an den Zapfen des Schwingarmes angesetzt werden. Diese Vorschrift ist unbedingt zu beachten, da sonst das hochgewundene Fahrzeug abrutschen kann. Nach dem Hochwinden sind die Radmuttern (siehe Abbildung 15) nach Entfernung des

Nabendeckels mit einem Schraubenzieher (siehe Abbildung 16) zu lösen und das Rad ist auszuwechseln. Beim Befestigen des ausgewechselten Rades sind die Muttern zunächst von Hand festzuschrauben, bis sich ein Widerstand bemerkbar macht und dann über Kreuz festzuziehen, da sonst das Rad schlecht zentriert ist und schlägt. Nach dem Absetzen des Wagens sind die Radmutter nochmals in derselben Weise nachzuziehen und der Nabendeckel wieder gut festzudrücken.

Der Reifendruck im montierten Reserverad ist zu prüfen und dem Luftdruck des vorderen oder hinteren Rad-Paares anzugleichen.

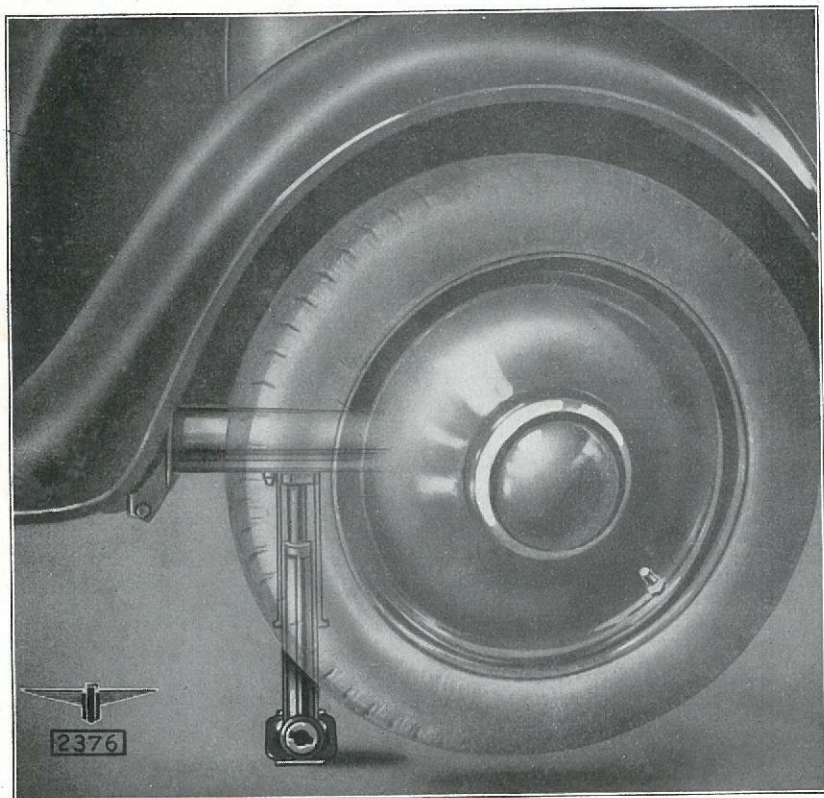


Abb. 23 Wagenheber mit hochgewundenem Hinterrad

KAROSSERIEPFLEGE

Die in den ersten Monaten aufgewendete Arbeit beim Reinigen des Wagens ist von großem Einfluß auf die Lebensdauer der Wagen-Leder-Verkleidung bzw. Lackierung. Mit wenig Mühe und Sorgfalt läßt sich das gute Aussehen der Karosserie lange Zeit erhalten.

a) Karosserie mit Lederverkleidung (Cabrio-Limusine)

Die Reinigung der Karosserie soll in kürzeren Zeitabständen, besonders nach starker Beschmutzung vorgenommen werden. Dies geschieht am zweckmäßigsten mit „Diwanit“, welches mit einem weichen Lappen aufzutragen ist. Vor Gebrauch ist die Büchse mit der genannten Emulsion kräftig durchzuschütteln.

Besonders beschmutzte Stellen sind kräftig abzureiben. Bei auftretenden Teer- oder Ölflecken läßt man „Diwanit“ etwas einwirken, ehe die Fläche mit einem weichen Lappen kräftig abgerieben und nachpoliert wird.

Hinsichtlich der **Pflege der Motorhaube** gelten die gleichen Vorschriften wie für die Pflege der Ganzstahl-Karosserie. (Siehe nächster Abschnitt.)

b) Karosserie mit Nitrolackierung (Ganzstahl-Limusine)

Wagen möglichst wenig im direkten Sonnenlicht aufstellen. Verstaubte Karosserie mit kaltem, möglichst weichem Wasser abspritzen, Staub nie mit Lappen abwischen. Unter keinen Umständen Wagen über Nacht im Schmutz stehen lassen, besonders wenn der Schmutz kalkhaltig ist. Falls gründliche Reinigung nicht möglich, wenigstens gut abspritzen. Beschläge, Nickel- und Chromteile nach dem Waschen gut abtrocknen. Das Waschen keinesfalls bei starkem Sonnenlicht oder bei Frost im Freien vornehmen. Zum Waschen der **Nitrolackierung** niemals heißes Wasser verwenden.

Vor dem Waschen und Abspritzen den Motor, Vergaser und Verteiler mit Öltuch abdecken. Fenster gut schließen; Wasserstrahl nicht direkt in die Fensterecken, Türfugen und Scheibenführungen spritzen. Nach dem Waschen Wagen gut abledern, da sich sonst — besonders an den horizontalen Flächen (Kotflügel, Haube) — die Wasserrückstände als matte Flecken zeigen, die mit der Zeit eine graue bis rötliche Auflageschicht bilden. Lackflächen in geraden Strichen (nicht rund) abledern und polieren. Wagen nicht bei warmem Motor waschen, da das Wasser auf der erhitzten Haube zu schnell trocknet und Flecken hinterläßt.

Nach dem Waschen Lackierung mittels Durapon-Lackpflegepaste mit einer Wachsschutzschicht versehen. Dieses Mittel ergänzt durch seinen Wachsgehalt den Fettbedarf des Lackes; die aufgetragene feine Wachsschicht schützt außerdem den Lack selbst gegen Witterungseinflüsse und bewirkt ein leichteres Abfließen des Wassers. Bei Verwendung dieses Pflegemittels ist darauf zu achten, daß es nur unmittelbar vor der Bearbeitung aufgetragen wird, und daß sofort nach der Verarbeitung auch die kleinsten Rückstände sorgfältig entfernt werden, da sonst die ätzenden Eigenschaften dieses Mittels den Lack zerstören.

Bei Verwendung sogenannter Poliermittel, die den Glanz nur schneller erzeugen sollen, ist äußerste Vorsicht anzuraten. Diese Mittel wirken sehr scharf und greifen bei häufiger Benutzung den Lack an. Außerdem fehlt ihnen der konservierende Wachsgehalt.

Kotflügel und Abdeckbleche

Schwarz emaillierte Kotflügel und Abdeckbleche werden durch Behandlung mit dem obgenannten Poliermittel für Nitrolackierung blind. (Ihr Glanz liegt im Material und in der Verarbeitung.) Sie sind **nur** mit warmem Wasser zu reinigen. Aufgetrocknete Wasserrückstände mit schwacher Schmierseifenlösung abwaschen. Darauf achten, daß Seifenlösung nicht an die Lederverkleidung bzw. Nitrolackierung kommt. Nach dem Abwaschen die so gereinigten Teile gründlich mit klarem Wasser abspülen.

In den Fällen wo die Verdunstungsaufgaben schon zu stark hervortreten, die emaillierten Teile nach dem Waschen mit Seifenlösung und Abspülen mit klarem Wasser mit Blume's Poliermittel für gebrannte Emaille behandeln.

Farbige Kotflügel und Abdeckbleche mit Kunstharzlackierung in derselben Weise behandeln wie die Karosserien mit Nitrolackierung.

Polsterstoffe und Teppiche

Öfters mit nicht zu harter Bürste gründlich säubern und von Zeit zu Zeit mit Staubsauger absaugen (Mundstück flach aufsetzen). Flecken mittels Lappen in Farbe des Polsterstoffes mit Benzinoform (nicht brennbar) oder Spektrol entfernen. Nicht zu viel Flüssigkeit verwenden, da sonst Gefahr von Fleckenrandbildung.

Cabriolet-Verdecke

Cabriolet-Verdecke möglichst täglich abbürsten. Beschmutzte Verdecke mit leichter Seifenflockenlösung reinigen und mit reichlich Wasser nachspülen. (Niemals Benzin oder andere gummilösende Mittel verwenden.)

Verdecke immer sorgfältig aufrollen; nicht flattern lassen, sondern fest-schnallen. Sorgfältig darauf achten, daß sich die Stoffbahnen nicht zwischen das Verdeckgestänge klemmen. Feuchte Verdecke immer gespannt trocknen lassen. (Verdeck zusammenlegen siehe Seite 44.)

Dachbezug an Limousinen

Im allgemeinen bedarf der Dachbezug außer der üblichen Reinigung — wie der ganze Wagen — keiner besonderen Pflege. Wagen, die viel im Freien stehen und den Witterungseinflüssen (Sonnenbestrahlung, Frost usw.) ausgesetzt sind, durch gleichmäßiges Auftragen von Cellonlack N KI, Protol-Dachduck-Lack oder Herbaloid-Verdecklack konservieren, nachdem das Dach gründlich gewaschen und am besten noch ganz leicht mit Terpentin gesäubert ist. (Keinesfalls Benzin, Spiritus oder andere ätzende Mittel verwenden.) Die Konservierung sollte alle 6 Monate vorgenommen werden.

Lederpolsterung

Das Leder am besten mit einem in Sattelseifenwasser getränkten Schwamm reinigen. Gut mit reinem Wasser nachwaschen! Nach dem Abwaschen das Leder mit einem in Knochenöl schwach angefeuchteten Lappen einreiben und mit einem reinen Tuchlappen nachwischen. Die angeführten Pflege- und Poliermittel können von den Adlerwerken und deren Vertretungen bezogen werden.

Türschlösser und Scharniere

Türschlösser und Scharniere abschmieren. Die Türgriffe müssen von selbst in die wagrechte Lage zurückspringen. Scharnierbolzen dürfen nicht zuviel Luft haben.

Fenster-Kurbelapparate

Bei schwergehenden Apparaten muß der Widerstand beseitigt werden. Führung der Scheibe nachsehen, in Ordnung bringen. Rauhe Stellen an der Scheibe beseitigen.

Regenabflußröhrchen an der unteren Türkante stets offen halten.

**Anweisung für das Zusammenlegen des Verdecks bei der
Trumpf-Junior-Cabrio-Limusine**

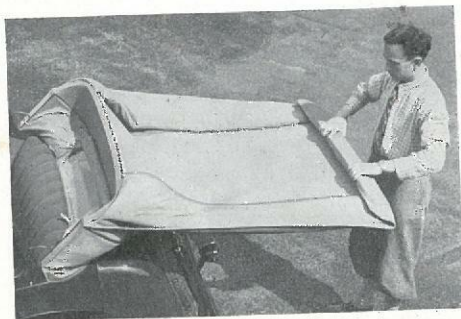


Abb. 24

Verdeck in der üblichen Weise zurückschlagen, Stoffbahn nach hinten ausziehen, Vorderspiegel überkanten.

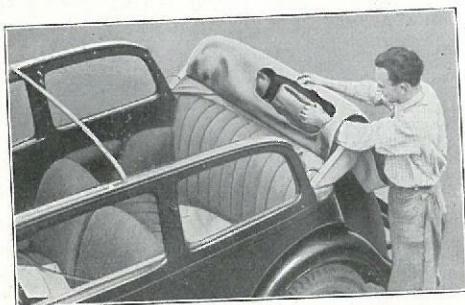


Abb. 25

Vorderspiegel über dem Rückenpolster vor den umgeklappten Hauptspiegel legen, die wulstartig gepolsterten Spannstreifen vor dem Hauptspiegel glatt einschieben.

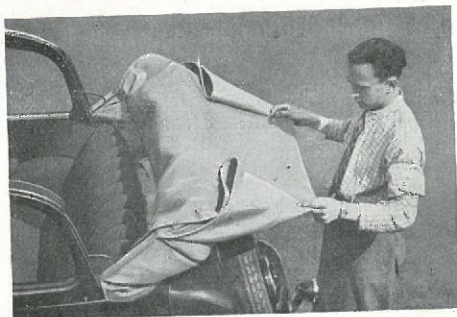


Abb. 26

Die hinten herunterhängende Bahn ausziehen, Ecken seitlich einschlagen.

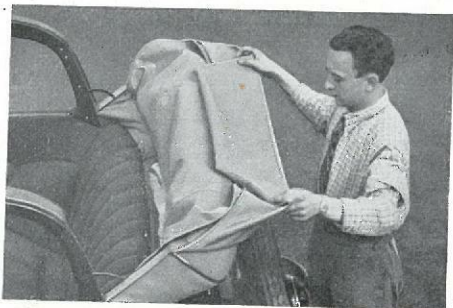


Abb. 27
Ausgezogene Stoffbahn zur
Hälfte überschlagen und noch-
mals nach vorn einschlagen.



Abb. 28
Riemen anbringen

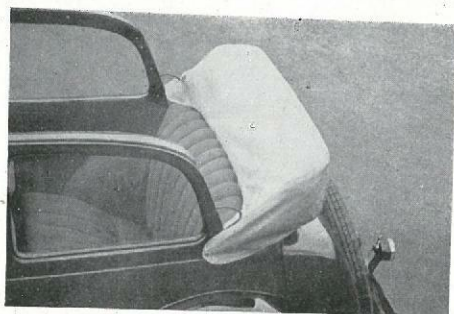


Abb. 29
Verdeckhülle überziehen.

Die abnehmbaren Rohrspiegel in der Mitte auseinandergezogen, in die dafür bestimmte Tasche stecken.
Platz hierfür unter dem Fondsitzkissen.

ADLER

2500 km Überwachungsdienst

„Solange ein Wagen gut oder schlecht, schnell oder langsam gefahren, richtig oder falsch behandelt werden kann — solange sich am Automobil Teile drehen und in Reibung stehen, wird es natürlichen Verschleiß, betriebsbedingte Abnutzung — aber auch vermeidbare Störungen und vermeidbare Reparaturen geben.“

ERHALTUNG DES WAGENWERTES,
Verhütung vorzeitigen Verschleißes, also:
SENKUNG DER UNTERHALTUNGSKOSTEN
ist der Zweck des

ADLER 2500 km Überwachungsdienstes

der insbesondere dem Herrenfahrer, der keine Zeit hat oder nicht die genügende Erfahrung besitzt, sein Fahrzeug regelmäßig und gewissenhaft zu überprüfen, willkommen sein wird.

Bei jedesmaliger Prüfung - nach 2500 km -

46 KONTROLLARBEITEN
- im Abonnement - für RM 7.50

Unsere Erfahrung hat gezeigt, daß ein großer Teil von Reparaturen ganz zu vermeiden ist oder einen wesentlich geringeren Umfang annimmt, wenn der Wagen rechtzeitig durch einen **Adler-Spezialisten** untersucht wird.

Überwachung schützt vor den Reparaturen,

die sich als Folge unsachgemäßer Behandlung und durch nicht rechtzeitiges Erkennen und Abstellen kleiner Ursachen ergeben.

VORBEUGEN IST BILLIGER!

Die 2500 km-Kontrollen des **Adler-Überwachungs-**
dienstes erhalten Ihren Wagen **stets fahrbereit und**
wirtschaftlich.

Abonnementshefte für den Überwachungsdienst,
der durch jede autorisierte Adlerwerkstatt zu den
gleichen Bedingungen sorgfältig ausgeübt wird,
erhalten Sie bei den Adler-Verkaufs-Filialen und
-Vertretungen.

Mit dem Kontrollbuch des Überwachungsdienstes
erhalten Sie eine wichtige Urkunde und steigern
den Wert des so gepflegten Wagens.

Das durch Spezialkurse im Werk geschulte Perso-
nal der Adler-Werkstätten steht Ihnen überall zu
den gleichen Bedingungen zur Verfügung.

ADLERWERKE vorm. HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT
FRANKFURT AM MAIN KUNDENDIENST-ABTEILUNG

Die im Schaltplan angegebenen Ziffern bedeuten:

- H = Kabel v. d. Zündspule zum Verteiler (Hochspannungskabel) (schwz. lackiert)
- 1 = Kabel v. d. Zündspule zum Verteiler (Niederspannungskabel) (blau)
- 2 = Kabel v. d. Sicherungsdose über Hallichtschalter zur Haltlampe (gelb)
- 3 = Kabel v. d. Sicherungsdose zur Kontrolllampe (blau)
- 5 = Kabel vom Lichtschalter z. Sicherungsschloß (schwarz lackiert)
- 6 = Kabel vom Sicherungsschloß zur Kontrolllampe (schwarz lackiert)
- 15 = Kabel von der Kontrolllampe z. Zündspule (schwarz)
- 30 = Kabel von der Batterie zum Anlasser (schwarz)
- 30 = Kabel vom Anlasser zum Lichtschalter (schwarz)
- 31 = Kabel von der Batterie zur Masse
- 51 = Kabel von der Lichtmaschine zum Lichtschalter (grün)
- 54 = Kabel vom Winkerschalter zum Horn (schwarz)
- 54 = Kabel vom Winkerschalter zur Steckdose (Zigarrenanzünder) (schwarz)
- 54 = Kabel vom Winkerschalter zum Druckschalter (schwarz)
- 54 = Kabel vom Druckschalter zur Instrumentenlampe (schwarz)
- 54 = Kabel v. Scheibenwischer z. Winkerschalter
- 54 = Kabel von der Sicherungsdose zum Winkerschalter (schwarz)
- 54 = Kabel von der Sicherungsdose zum Lichtschalter (grün)
- 56a = Kabel von der Sicherungsdose zum Scheinwerfer-Fernlicht (schwarz)
2 Kabel
- 56a = Kabel von der Sicherungsdose zum Lichtschalter (schwarz)
- 56b = Kabel v. d. Sicherungsdose z. Scheinwerfer-Abblendfaden (schwarz)
2 Kabel
- 56b = Kabel von der Sicherungsdose zum Lichtschalter (schwarz)
- 57 = Kabel v. d. Sicherungsdose z. Scheinwerfer-Parklicht (rot)
- 57 = Kabel v. d. Sicherungsdose zum Lichtschalter (rot)
- 58 = Kabel v. d. Sicherungsdose z. Schlußlampe (schwarzes Panzerkabel)
- 58 = Kabel v. d. Sicherungsdose zum Lichtschalter (schwarzes Panzerkabel)
- 61 = Kabel v. d. Lichtmaschine z. Kontrolllampe (weiß)
Kabel vom Druckknopf am Lenkrad zum Horn (schwarz lackiert)

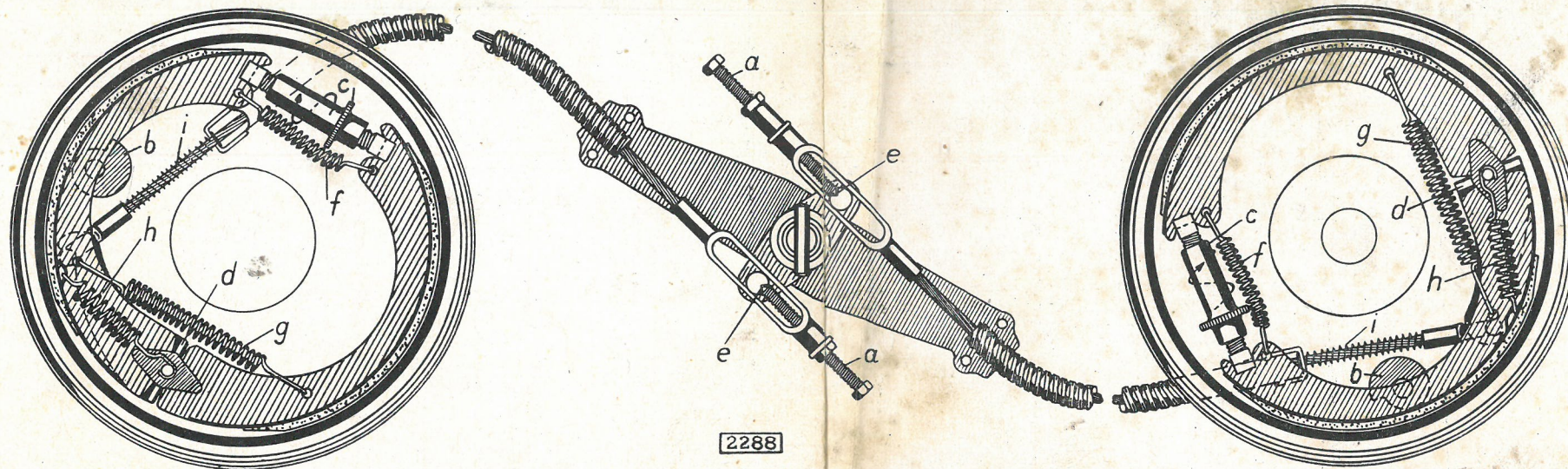


Abb. 31 Einstellung der Bremsen

a Seilspannschraube	d Bremsschlüssel	g Haltefeder
b Bremsexzenter	e Körnervertiefung in Splintbolzen	h Rückzugsfeder
c Spannrolle	f Sicherungsfeder für Spannrolle	i Rückzugsfeder für Bremsteile

Die Nachstellung der Bremse soll lediglich am Bremsexzenter b und an der Zahnrolle c vorgenommen werden. **Eine Veränderung der Bremsseileinstellung durch Nachstellen an der Schraube a des Spannschlusses sollte nur in Ausnahmefällen vorgenommen werden.** (Erneuerung des Bremsbelages, Verstellung der Seile von unberufener Hand.) In diesem Falle sind folgende Arbeiten auszuführen:

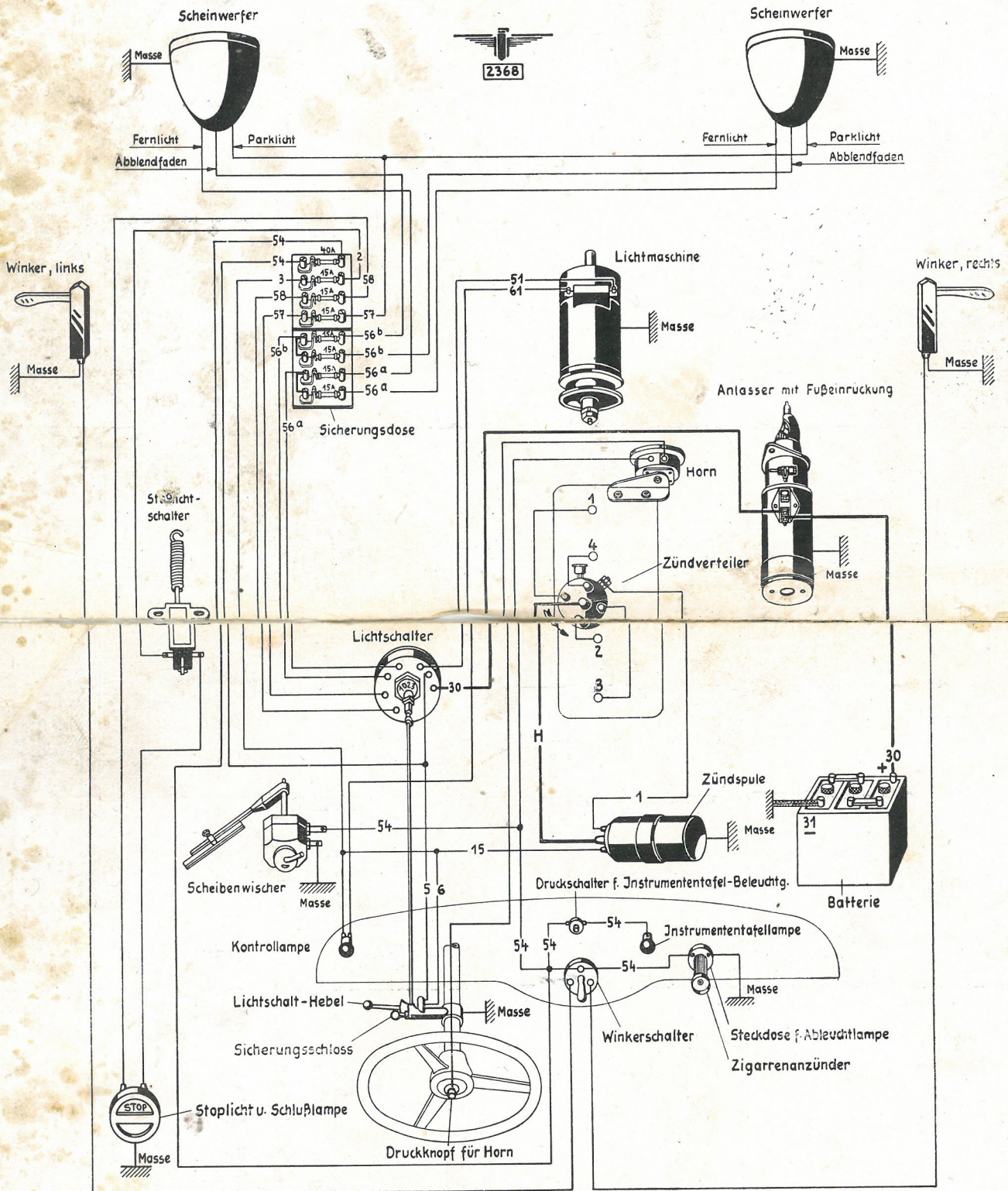
1. Die Bremsseile durch Lösen der Stellschraube a an den Spannrollen vollständig frei machen.
2. Brems-Exzenter b und Spannrolle c vollständig lösen.
3. Brems-Exzenter im Uhrzeigersinn drehen (Maulschlüssel 22 mm Sw), bis die Bremsbacken schleifen; Exzenter zurückstellen bis kein Schleifen mehr hörbar und kein Widerstand fühlbar ist.
4. Spannrolle c nach Entfernung des Gummistopfes mit Schraubenzieher in Pfeilrichtung nachstellen, bis die Bremsbacken an die Bremstrommeln schleifen. Zurückdrehen der Spannrolle wie unter 3 (ca. 1—2 Zähne).
5. Handbremse um 5 Zähne anziehen, Bremszugseile der Vorderräder mit Stellschrauben festziehen, bis beide Vorderräder blockieren, d. h. mit der Hand nicht mehr zu drehen sind.

6. Handbremse einen Zahn weiterziehen und beide Hinterräder auf dieselbe Art und Weise einstellen.
7. Wagen abstellen und durch kurze Probefahrt mit Bremsprüfung feststellen, ob die Bremse gleichmäßig zieht. Wenn kleine Differenzen in der Bremswirkung vorhanden sind, gilt als Grundregel: Beim Nachregulieren der einzelnen Räder auf gleiche Bremswirkung, darf man sich nie nach den zu fest eingestellten Rädern richten, sondern nach dem lose stehenden. Bei Verstoß gegen diese Regel schleifen die Backen der nachgestellten Räder, die ja bei der Grundeinstellung bereits auf knappen Leerlauf eingestellt waren, was gleichbedeutend mit Kraftverlust oder Verminderung der Endgeschwindigkeit des Wagens ist. Die auf diese Art und Weise eingestellte Bremse hat die für den Trumpf Junior verlangte Bremswirkung, nämlich:

vorne ca. 60%
und hinten ca. 40%

Beim Nachstellen der Bremse, von der man weiß, daß die Grundeinstellung, wie sie eben beschrieben worden ist, stimmt, braucht nur der Exzenter und das Nachstellrädchen eingestellt werden. Nur wenn man annimmt, daß von irgend einer anderen Seite an der Bremsseileinstellung Änderungen vorgenommen worden sind, stellt man die Bremse auf die eben beschriebene Art und Weise von Grund auf neu ein.

SCHALTPLAN



Schmiertabelle

Nr.	Schmierstelle	Schmiermittel Nr.	Schmiermaterial	Schmierzeit	Seite
1 u. 7	Vorderachse: Federhandlager u. Federbolzen (je 4 Fett nipples rechts und links) Vorderachskopfgelenke (Vierkantstopfen rechts und links)	1	kalkverseiftes Heißlagerfett	*	26
	der- und Hinterradkappen (rechts und links)	5	natronverseiftes Heißlagerfett	Alle 5000 km Fett erneuern (nicht nachfüllen)	29
	Getriebe	2	Sommer: Sommer-Getriebeöl Visc. 4,5 Engl. Grade bei 100° C Winter: Winter-Getriebeöl Visc. 2,6 Engl. Grade bei 100° C und Stockpunkt bei min. 18° C	Nach den ersten 1000 km dann alle 5000 km Öl erneuern Ölstand öff. prüfen	26
4	Lichtmaschine	3	Düninflüssiges Motoröl (Winter-Öl oder Knochen-Öl)	Alle 5000 km Klapp-Öler füllen	29
5	Motor	4	Sommer: Sommer-Motor-Öl Visc. 8-12 Engl. Grade bei 50° C Übergangszeit: Übergangs-Motor-Öl Visc. 7-8 Engl. Grade bei 50° C und Stockpunkt bei min. 10° C Winter: Winter-Motor-Öl Visc. 4,5-5 Engl. Grade bei 50° C und Stockpunkt bei min. 18° C	Ölstand öff. prüfen	23
8	Lenkhebel (Fett nipple rechts u. links)	1	kalkverseiftes Heißlagerfett	*	29
9	Lenkung (Fett nipple an Lenkzahnstange)	1	kalkverseiftes Heißlagerfett	*	29
10	Zündverteiler	6	Bosch-Heißlagerfett	Alle 2500 km eine Umdreh. nachzieh.	29
11	Fußhebelwelle (Fett nipple am Kuppl. Fußhebel)	1	kalkverseiftes Heißlagerfett	*	29

* Gemäß Kundendienst-Scheckheft und 2500 km-Überwachungs-Dienstheft nach den ersten 500, 1000, 2000, 3000, 4000 km, dann alle 2500 km schmieren.

Zur Beachtung!

Zur besonderen Pflege der Vorderfedern ist Caramba-Öl zu empfehlen.

Der Anlasser ist nur bei General-Rep. des Verbrennungsmotors zu schmieren.

Handbremshebelgestänge und Sperrklinke von Zeit zu Zeit mit Caramba-Öl schmieren.

SCHMIERPLAN DES „ADLER-TRUMPF-JUNIOR“

