

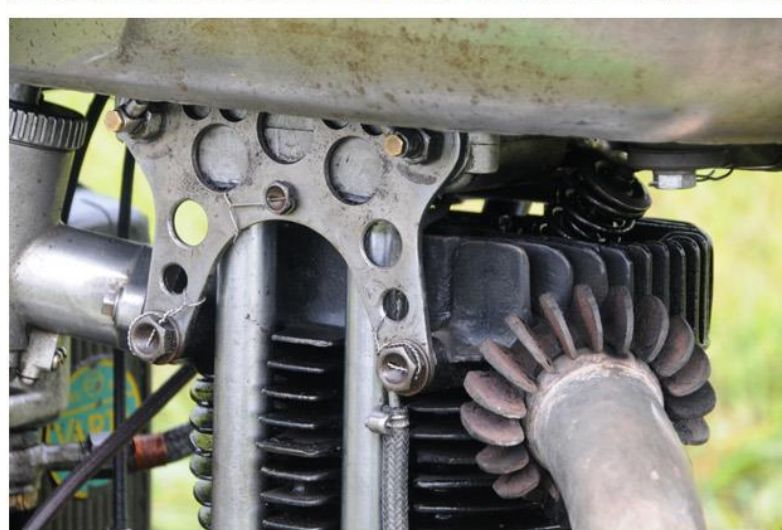


“altgediente Rennsau” - ARIEL VH 500ohv Red Hunter Special 1938

Über die Ariel Red Hunter und den Umstand, dass sie zwar vom Werk selbst niemals als Rennmaschine verwendet, dafür aber von Privatfahrern „gespecialed“ und zum Racer „beschnitten“ wurde, haben wir an anderer Stelle schon berichtet. Hier haben wir einen weiteren Zeitzeugen solchen Tuns, es handelt sich ebenfalls um eine VH 500 – eine ehemalige Red Hunter, die aber ihre roten Erkennungsmerkmale (Tankflächen) irgendwann verloren hat. Und irgendwann wurde sie eben auch von der Straße geholt und auf die Rennbahn umgesiedelt. Dafür musste sie eine „Gewichtsreduktion durch Schere und Locheisen“ erdulden, wurde mit brandheissen Teilen aufgerüstet, wobei sämtliche Tuningmaßnahmen so im Rahmen blieben, dass sie ihre Straßenzulassung behielt.

Geschont dürfte sie ihr früher englischer Besitzer jedenfalls nicht haben: Beulen und Kratzer zeugen von Kurvenschlachten und Zweikämpfen, das Abziehbild „TT Classic Bike Cavalcade of History“ des Vintage Motor Cycle Club trägt sie wie einen Orden. Deshalb denkt ihr heutiger Besitzer – Thomas Pamminger, bekannt eigentlich als Horex-Mann – auch gar nicht daran, sie wieder aufzuhübschen oder gar auf Originalzustand hin zu restaurieren. Sie darf bleiben was sie ist: eine altgediente Rennsau.

Der Begriff „Special“ wird in England für diese Art von zu Road Racern umgebauten, eigentlich biederen Straßenmotorrädern verwendet. Ariel prägte dieses Wort aber tatsächlich auf die Gehäuse einiger Motorräder: das aber ausschließlich im Jahr 1930 auf die 250er und 500er OHV Doppelport-Modelle, quasi die Vorgänger der Red Hunter ...







THE RED HUNTER

500 c.c.
MODEL VH £65-10

Equipped with Lucas Lighting and Electric Horn.



ENGINE. 81.8 x 95 mm. (497 c.c.). O.H.V. Two-port (VH2) or Single-port (VH1) optional. Specially bench-tested and capable of being tuned to speeds exceeding 100 m.p.h. Totally enclosed valve springs. Valve guides automatically and positively lubricated. Ground and highly polished ports. 14 mm. sparking plugs. Extremely rigid crankcase designed for maximum speeds and efficiency. Polished high tensile steel flywheels. Large diameter mainshafts mounted on two heavy duty roller bearings and one ball bearing. Extra large double roller bearing big-end with duralumin cage. Light and rigid nickel-chrome steel con-rod polished all over. Special light pressure piston rings. A medium compression piston is fitted as standard. A high compression piston, giving a ratio of 7.5 to 1 (suitable for 50/50 Petrol/Benzole only) can be fitted to special order, without extra charge.

LUBRICATION. Dry sump system, employing dual plunger pumps and $\frac{3}{4}$ -gallon capacity separate oil tank.

CARBURETTER. Large bore, down-draught Amal. Petroflex supply pipe.

GEARBOX. Four-speed, foot change with "neutral" indicator. Internal dog gear engagement, permitting easy change at all speeds.

TRANSMISSION. Engine shaft shock absorber. Polished aluminium oil bath chain case. Rear chain fully protected and automatically lubricated.

EXHAUST SYSTEM. Two-port.—Round spiral baffle silencers with detachable fishtails. Upswept pipes with leg guards. Low level pipes optional. Single-port.—Streamlined fishtail silencer. Low level pipe. Upswept pipe, with leg-guard optional to special order.

WHEELS. Dunlop tyres: 26 x 3.25, studded rear; 26 x 3, ribbed front. Chromium brake plates. Chromium rims. Red centres.

MUDGUARDS. Robust ribbed section steel guards, as illustrated. Tail of rear guard hinged to facilitate wheel removal.

TANK. All-steel saddle type, with instrument panel. $\frac{3}{4}$ -gallon capacity. Superbly finished. Chromium and Red, lined Gold.



