

## „Goldpfeil“ – ARIEL

### Golden Arrow 250 1961



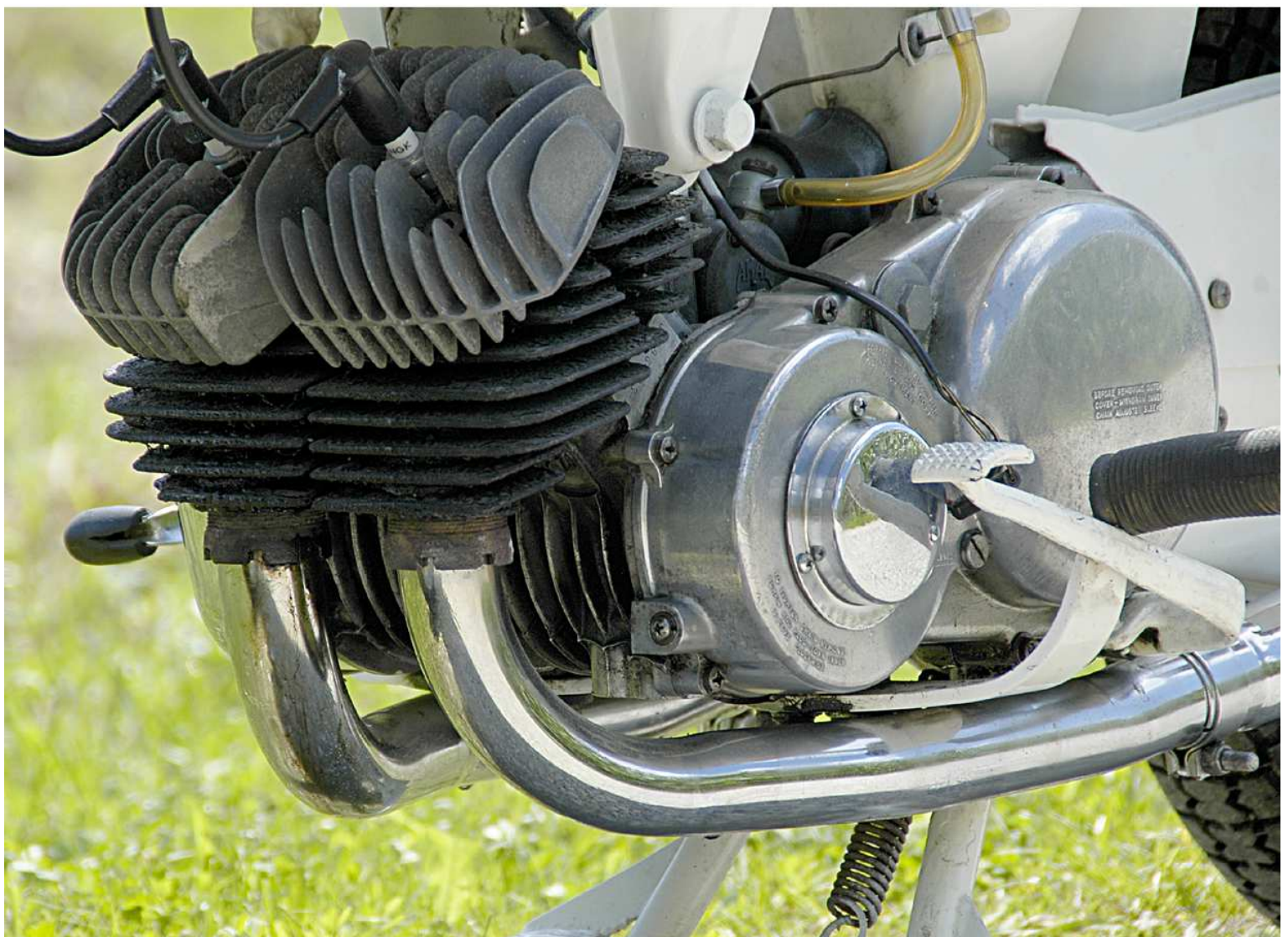
Wenn in benzingeschwängerten Stammtisch-Runden über Zweitakt-Motorräder der Nachkriegszeit geredet wird, fällt hierzulande natürlich am häufigsten der Name Puch. Auch KTM wird eingeworfen, und bei einem Blick über die Nachbargrenze drängt sich DKW auf. Verbindet man Zweitakt mit Zweizylinder, dann ist die 250er Adler das Maß der Dinge. An England muss man bei derlei Diskussionen gar nicht denken, das England der 50er Jahre wird akustisch beherrscht vom harten Schlag der schweren Viertakter aus den Häusern Triumph, Norton und BSA. Oder?

Wer hätte gedacht, dass gerade die Marke Ariel, bis dahin bekannt als Hersteller der als „finest Motorcycle ever built“ bekannten Red Hunter, eines klassischen viertaktenden langhubigen Einzylinders, radikal seine Linie verlassen und motortechnisch völlig umschwenken würde? Das gerade Val Page, der geistige Vater der Red Hunter Einzylindermotoren, sich zweitaktenden Zweizylindern zuwenden würde?

Es war halt nichts mehr wie es einmal war auf der Insel der späten 50er Jahre. Viele Marken waren

den Weg alles Irdischen gegangen, andere hatten nur durch Zusammenlegung in Großkonzerne überlebt (Ariel wurde zB. zusammen mit Triumph und Sunbeam dem BSA Konzern eingegliedert). Die Käufer, vor allem die jüngere Schicht, konnten mit dem Motorrad im herkömmlichen Stil nicht mehr allzu viel anfangen, der Rollerboom hatte von Italien ausgehend den gesamten Kontinent überrannt und war als Scooter auch im Mutterland der Zweiradmotorisierung gelandet.

Page hatte gründlich recherchiert und Umfragen abgehalten, um auszukundschaften, was für den potentiellen Käufer wichtig wäre. Folgende Charakteristika konnte er in sein Weißbuch aufnehmen: Günstig müsste so ein Fahrzeug sein, sparsam im Unterhalt, dazu wartungsarm und wenig defektanfällig, und bestmöglichen Wetzschutz sollte es außerdem bieten. Alles Argumente, die für einen Roller sprachen! Einen Roller wollte Page aber nicht bauen, und klassische Viertakter gab es weiterhin von den anderen Marken im BSA Konzern.



Page musste definitiv nach Deutschland geschickt haben, nach Nürnberg ins Adler Werk. Dort gab es mit der MB 250 einen Verkaufsschlager, die über einen Zweilinder-Zweitakt Motor verfügte, der nicht nur technisch einfach, sondern auch sehr potent und unkompliziert war. Die Adler Zweitakter konnten sich auch bei Wettbewerben, besonders im Gelände, sehr gut in Szene setzen, was auch in England aufgefallen sein dürfte (und nicht nur dort, sieht man sich einige frühe japanische Entwicklungen an).

Nicht, dass Pages Neuentwicklung ein reines Plagiat gewesen wäre, aber Ähnlichkeiten sind augenfällig, zumindest was den Motor betrifft. Ein Zweitakter, dessen beide Graugusszylinder sich im Winkel von 45° in den Fahrtwind reckten und die von einem einzelnen Amal Vergaser gespeist werden. Die Leistung des kleinen Viertelliters (54 x 54 mm Bohrung und Hub ergeben exakt 247 ccm) wurde mit 16 PS bei 6400 Umdrehungen angegeben, was für Spitzen um die 115 Km/h gut war. Alles andere am neuen Modell, dass im Ariel Werk in Sally Oaks /Birmingham gebaut und auf den Namen Leader (Führer) getauft wurde, nahm aber Rücksicht auf die von Page erhobenen Kundenwünsche: der Motor saß in einem günstig herzustellenden Kastenrahmen aus Stahlblech. Das Hinterrad stützte sich über eine silentblockgedämpfte Schwinge mit zwei Federbeinen ab, vorne übernahm eine gezogene Kurzschwinge die Arbeit. Die Räder waren, um dem Rollerboom Rechnung zu tragen, von bisher üblichen 19 auf 16 Zoll geschrumpft, was eine sehr niedrige Sitzposition ergab. Ebenfalls ein Zugeständnis an die Scooterfreunde waren die seitlichen Motorabdeckungen, die sich aber mit wenigen Handgriffen demontieren ließen. Denn Wartungsfreundlichkeit war oberstes Gebot, der Motor war nämlich so konzipiert, dass sein gesamtes Innenleben bis hin zur Kurbelwelle demontiert werden konnte, ohne dass das Motorgehäuse selbst seinen Platz im Rahmen verlassen musste! Die Leader wurde deshalb auch so beworben, dass sie quasi „auf dem Küchentisch“ repariert werden konnte.

Obwohl die Bremsen im Leichtmetallgehäuse ein ständiger Anstoß für Beschwerden waren (sie brachen leicht) – auch das Licht und die Schaltung kamen nicht gut weg – erhielt die Leader 1959 bei der jährlich von der Zeitung „Motor Cycle News“ veranstalteten Leserwahl die Auszeichnung „machine of the year“, und die Verkaufszahlen schnellten in die Höhe. Grund genug für Ariel, die Produktion von Viertaktern zu stoppen, und der Leader ein verbessertes, aber noch günstigeres Schwestermodell zur Seite zu stellen: die Arrow (Pfeil) wurde von Pages rechter Hand (und Nachfolger) Bernhard Knight entwickelt und der hatte einige der Schwachstellen der Leader behoben. Die Arrow hatte jetzt eiserne Bremstrommeln, und sie präsentierte sich nackt: auf jegliche Verkleidung war zur Preisreduktion verzichtet worden. Der Lohn: 1960 wieder als „machine of the year“ ausgezeichnet, und die Weiterentwicklung zur Golden Arrow.

Offiziell hörte das letzte Modell aus Ariels Zweitaktreihe auf den Namen Arrow Super Sport. Naheliegend, denn der Motor leiste jetzt nach gründlicher Überarbeitung satte 20 PS, was das kleine Maschinchen auf weiter über 120 Km/ beschleunigen konnte. Weil die Sport-Arrows aber ausschließlich mit elfenbeinfarbenem Rahmen und goldener Tankattrappe ausgeliefert wurde, hatte sie den Namen bald weg, unter dem sie heute noch bekannt ist: Golden Arrow. Passend dazu die dritte Auszeichnung in Folge „machine of the year“ 1961.

Wenn schon „Sport“ draufsteht, dann soll auch Sport drin sein, war das Credo. Den größten Erfolg fuhr Mike O'Rourke ein, der mit seiner vom Bremer Hermann Meier umgebauten Arrow hinter lauter Werksmaschinen japanischer und italienischer Herkunft bei der 1960er TT auf der Isle of Man den sensationellen siebten Rang erkämpfen konnte. Auch der bekannte Trial Crack Sammy Miller trieb sich mehr oder minder erfolgreich mit einer Werls-Arrow bei Langstreckenrennen herum.

1964 folgte noch eine auf 200ccm verkleinerte Version, die wegen ihrer günstigen Versicherungsmöglichkeit die Sparefrohs unter den Motorradlern locken sollte. Die wäre vielleicht auch für den kontinentaleuropäischen Markt interessant gewesen, denn ein Exportschlager waren die Ariel Zweitakter bis dahin keinesfalls. Aber das obere Management des Mutterkonzerns hatte da bereits

anders entschieden: nicht nur die Zweitakterreihe wurde eingestellt (22.000 Leader, über 5000 Arrow und 7500 Golden Arrow waren immerhin verkauft worden) auch dem klingenden Namen Ariel wurde der Garaus gemacht. Tschüsschen, Küsschen! Was dann in Fortführung dieser Zweitaktphilosophie folgte, kam aus dem Land der aufgehenden Sonne ...



