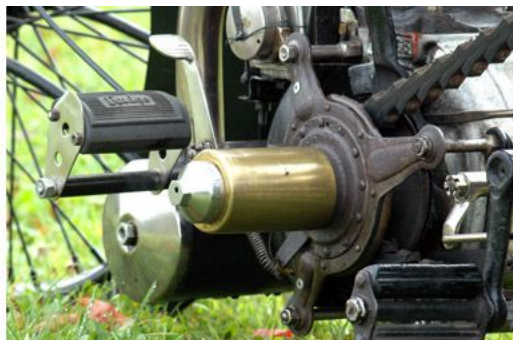


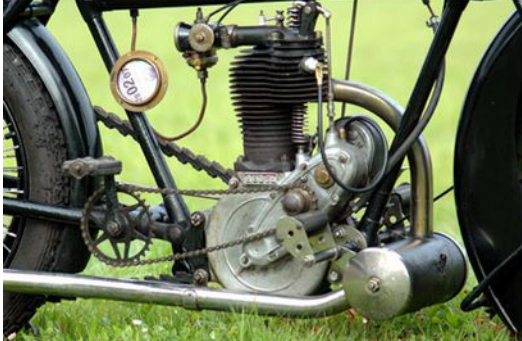
Das Multitalent – RUDGE 3 ½ HP Multi 500ioe 1914/1922



Dan Rudge, der Gastwirt aus Wolverhampton hatte schon sehr früh mit dem Bau von Fahrrädern und Fahrradteilen begonnen. 1877 erwirkte er ein Patent für sein Kugellager. Nach dem Zusammenschluss mit dem Eisenwarenhersteller Whithworth aus Birmingham wechselte das neugegründete Unternehmen in die Crow Lane in Coventry.

Wie die meisten anderen Fahrradhersteller auch konnte sich Rudge dem Reiz, der vom neuen Verkehrsmittel „Motorrad“ ausging, nicht entziehen, gehörte allerdings mit Baubeginn 1910 zu den Spätzündern. Das erste Modell war eine gefällige Maschine mit einem wechselgesteuerten Einzylindermotor mit 499ccm Hubraum (85 mm Bohrung x 88 mm Hub) und einem 2 Gang Getriebe von NSU. Rudge beschickte damit 1911 auch gleich die Tourist Trophy, allerdings waren ein 21ter und 22ter Platz die magere Ausbeute des aus sechs Mann bestehenden Teams, vier Maschinen waren wegen Überhitzung der Motoren ausgeschieden. Ihr Potential bewies das Motorrad bei Rekordfahrten auf der schnellen Brooklands Bahn, V. J. Surrige holte mit 96,72 Km/h den Stundenweltrekord, musste ihn aber nur drei Monate später an die Konkurrenz abgeben. Stanhope Spencer holte ihn aber bald zurück, er trieb seine Rudge auf 104,7 Km/h!





1912 kam das neue Modell (der Motor blieb allerdings derselbe), das wegen ihres variablen Getriebes „Multi“ getauft wurde. Über eine verstellbare Riemenscheibe konnten je nach Ausführung zwischen 19 und 23 verschiedene Übersetzungsstufen eingestellt werden (Ähnlich arbeiten die heutigen Variomatic Getriebe bei den Scootern), die Power des Motors wurde mittels Keilriemen ans Hinterrad abgegeben. Da ein großer Teil der Konkurrenz noch ohne Getriebe unterwegs war, schuf sich Rudge natürlich einen immensen Vorteil gegenüber den anderen, besonders auf der hügeligen Strecke auf der Isle of Man. Ein zweiter Platz bei der 1913er TT durch Roy Abbott war der erste Erfolg – nur 5 Sekunden trennten ihn von der siegreichen Scott Tim Woods! Noch besser lief es im darauffolgenden Jahr, Cyril Pullin* gewann diese letzte Tourist Trophy vor dem ersten Weltkrieg mit einem Schnitt von über 79 Km/h: neuer Rekord! Seine speziell präparierte Werks-Rudge unterschied sich nur in Details von der Serienausführung, soll auf der Bremse aber um die 10 PS geleistet haben!





Auch nach dem Krieg wurde die Multi in verschiedenen Ausführungen wieder aufgelegt. Neben der 500er gab es eine 750er Einzylinder, sowie ein 998ccm großes V2 Zylindermodell. Bei allen Modellen konnte man die Laufräder untereinander auswechseln, alle hatten wechselgesteuerte Motoren, und alle atmeten durch Senspray Vergaser. Schließlich war der Chef von Rudge, John Vernon Pugh, Miteigentümer und Bruder des Senspray Besitzers Charles H. Pugh. Renneinsätze passten in der Nachkriegszeit nicht mehr in die Philosophie der Marke Rudge, einzig 1922 wurden 8 Mann auf die Isle of Man geschickt, aber ein 14ter Platz war die magere Beute. Die Multi hatte da auch schon ziemlich ausgedient, 1923 wurde sie von neuen Modellen mit Kettenantrieb, Viergang-Getriebe und Vierventilmotoren verdrängt. Eine neue Ära hatte bei Rudge begonnen.

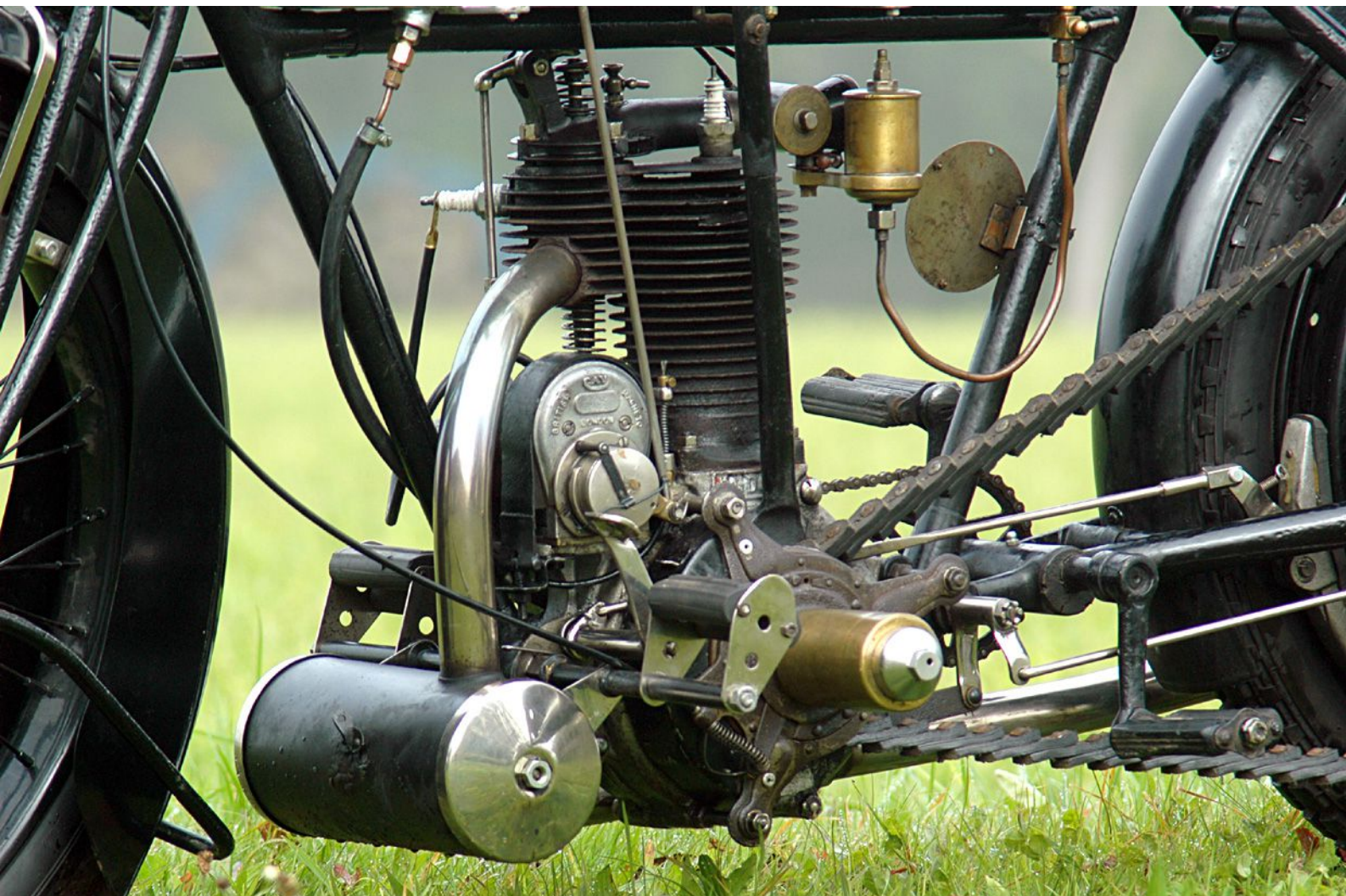
Als Fotomodelle standen uns zwei Rudge Multis zur Verfügung (Danke an Mark Upham von **British Only Austria** - www.vintage.motorcycles.com), die aus dem Baujahr 1914 bzw. 1922 stammen, also ziemlich den Anfang und das Ende dieser technischen Reihe repräsentieren.



** Gerade einmal 21 Jahre war der Londoner Cyril George Pullin alt, als er sich als schnellster Tourist Trophy Sieger der Riemenära in die Geschichtsbücher eintrug. Die Strecke kannte er schon von früheren Einsätzen, allerdings auf anderen Marken. 1914 war sein Jahr, obwohl er seinen Erfolg, der ihm nach eigenen Worten sehr leicht fiel, hauptsächlich der technischen Überlegenheit seiner Maschine zuschrieb. Über 4 Stunden dauerte dieses Rennen der Senior TT über die Hügel der Isle of Man, das anfangs von Howard Davies und Oliver Godfrey dominiert wurde. Pullin brauchte nur zwei Stopps zum Nachtanken, wurde auf der Strecke von niemandem überholt (bei der Tourist Trophy wird ja in Zeitabständen gestartet), musste selbst aber auch kein direktes Duell ausfechten und wusste deshalb zu keinem Zeitpunkt, wie er platziert war. Erst auf der letzten Runde gelang es ihm, beide obengenannten Kontrahenten zeitlich hinter sich zu lassen und mit nur 6,4 Sekunden Vorsprung zu gewinnen!*

Besonders freuen konnte er sich über seinen Sieg allerdings nicht, denn am selben Tag verunglückte sein Freund Frank Walker mit einer Royal Enfield bei der Junior TT tödlich, als er versuchte, in der letzten Kurve der auf die Strecke strömenden Zuschauermenge (sie wollten den Zieleinlauf ganz genau sehen) auszuweichen. Außer ihm kam durch seinen Mut niemand zu Schaden, aber sein Tod war der Anlass, nach dem Krieg Absperungen und Streckenfunktionäre einzuführen.

Cyril Pullin wechselte nach dem Krieg zu Douglas (Rudge beteiligte sich ja anfangs nicht mehr am Rennengeschehen) und konnte den hohen Erwartungen gerecht werden, als er als erster Mensch auf der Brooklands Bahn mit über 100 Meilen per Stunde gestoppt wurde. Zu Douglas kam er durch die Heirat seiner Schwester mit S. L. Bailey, einem Ingenieur der Bristoler Firma. Für diese war er auch als Konstrukteur tätig, denn er war auch ein begnadeter Techniker, der unter anderem Hubschraubermotoren entwarf. 1928 gründete er sein eigenes Unternehmen unter dem Namen Ascot Pullin, dem aber wenig Erfolg beschieden war. Pullin starb 1965 im Alter von 72 Jahren.





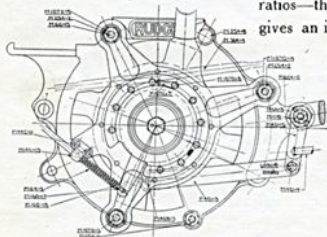
Rudge Multi



Rudge Features of Design.

It can truthfully be said that in the design of the Rudge every detail, every screw and every nut has received the most careful consideration. It possesses many exclusive and immensely practical features, some of which are enumerated in the adjoining matter.

First and foremost is the MULTI GEAR, the simplest and most reliable change-speed device embodying the ideal of infinitely variable ratios—the Multi gear gives an infinite graduation of gear—and possessing the additional advantage of being absolutely fool-proof

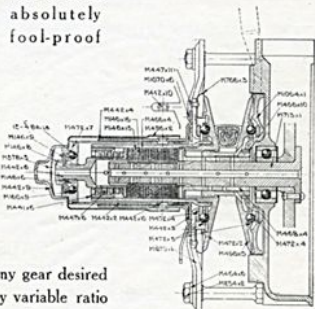


Arrangement of Rudge Multi Gear.

and impervious to damage in changing even in the hands of a novice, simply because there are no cog wheels. Just a simple movement of a conveniently placed lever along a notched quadrant and any gear desired may be brought into operation. A gradually variable ratio is admitted on all hands to be a distinct advantage as compared to three or even four arbitrary ratios. The draw-



The Rudge Multi Gear (Pat. No. 22400/11).



The Rudge Multi Gear and Multi-plate Clutch.



Rudge Multi



3 1/2 h.p. (499 c.c.) Rudge Multi.

SPECIFICATION.

Engine.—Single cylinder, 85 m/m bore x 88 m/m stroke = capacity 499 cubic centimetres.

Valves.—Exceptionally large diameter, special steel, inlet situated directly over exhaust valve. Patent No. 22399/11.

Connecting Rod.—Roller bearings.

Crankshaft.—Ball bearings.

Fly Wheels.—Solid Steel.

Magneto.—All British C.A.V., high tension, positive drive, extended axle, Vernier adjustment. Totally enclosed and weatherproof.

Silencer.—Large expansion chamber in front of crankcase with extension pipe to rear.

Lubrication.—Effected by a pedal mounted below the right footrest, operating pump in oil compartment at rear of seat tube.

Carburettor.—Senspray, handlebar controlled.

Petrol Capacity.—2 gallons, tank of steel with solid drawn ends, non-splash filler caps.

Oil Capacity.—1/2 gallon in separate compartment affixed to seat tube.

Gear.—Famous Rudge Multi, enabling ratios to be varied infinitely between high and low limits, 3 1/2 to 7 to 1. Maximum efficiency on every ratio employed.

Clutch.—Controlled by handlebar lever.

Transmission.—2in. belt.

Wheels.—Specially strong steel rims for beaded edge tyres; 10 gauge spokes. Weatherproof ball-bearing hubs.

Frame.—Made from welded steel tube, with steel ball head. Low, easy and natural riding position.

Spring Forks.—(Regd. No. 546796/09). Remarkably efficient and ensuring perfect dirigibility and enabling perfect steering. Complete insulation from road vibration.

Handlebar.—No. 100, of graceful design, giving comfortable position. Celluloid covering, with immovable grips and inverted levers.

Footrests.—Rubber covered, attached independently of the engine and consequently readily removable.

Pedals.—(Patent No. 29979/10), for starting engine. The pedals may be kept down when desired, so giving an alternative riding position.

Mudguards.—With patent combined number plate, and hinged rear guard facilitating tyre repairs. Metal side extensions formed with front guard.

Stands.—The back stand is spring operated. Lowered by the foot it automatically takes up normal position when released. Folding stand to front wheel.

Brakes.—Front rim operated by right handlebar lever. Rear brake immensely powerful, acting on exterior of belt drum, and operated by a pedal mounted independently of left footrest.

Tyres.—650 x 65 m/m three rib beaded edge Dunlop, with two security bolts.

Saddle.—Brooks' large motor saddle.

Carrier.—(Regd. Design No. 567465. Patent No. 17975/10). Strong construction and supported by a pair of vertical tubes on each side. A metal tray with side extension forms a rigid support for tool bags.

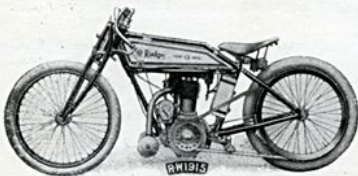
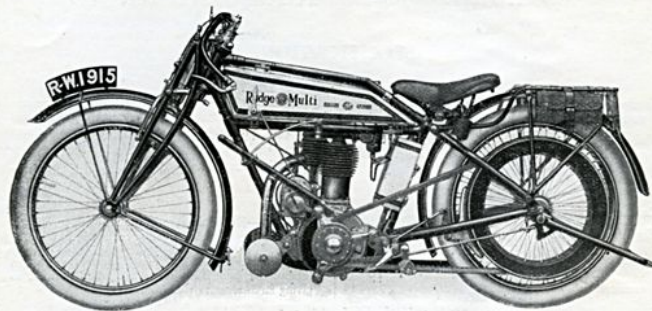
Equipment.—Two armoured tool kit bags, with full necessary equipment of tools (see page 31). Number plates. Powerful celluloid tyre inflator, with long rubber connection and ground support.

Rudge Multi



By Appointment Cycle Makers to H.M. KING GEORGE

3 1/2 h.p. (499 c.c.) Rudge T.T. Multi.



Brooklands Model.

head and design of spring fork—nothing to watch but the road ahead! In short, a machine with a name and a reputation.

The Brooklands racing model shown in the inset is a similar machine in stripped form which has proved its ability to attain a speed approaching 80 m.p.h.

THE winner of the International T.T. Race, the blue riband of the motor cycling world—the speedman's ideal—designed from the outset as a fast touring type of mount combining efficiency with reliability—its sloping top tube and tank (a design now being extensively copied) enabling the lowest possible riding position, and an extremely comfortable one at that—the most perfect steering of any machine on the road, due to correct weight distribution, angle of steering

Cash Price.

Credit or Exchange Price.

As specification opposite, with Multi-Speed Gear

Brooklands Model, Fixed Engine

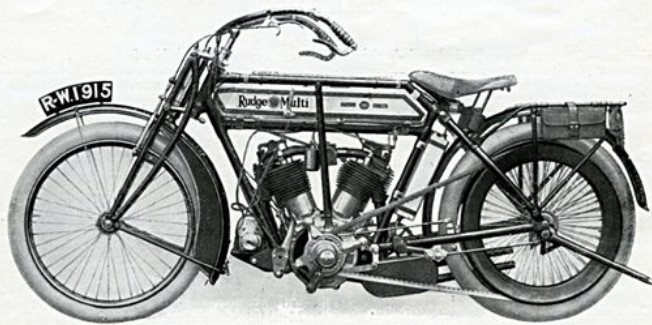
Sturmev-Archer Three-Speed Gear can be supplied instead of Rudge Multi Gear without extra charge.

Rudge Multi



By Appointment Cycle Makers to H.M. KING GEORGE

7/9 h.p. (1000 c.c.) Rudge Multwin.



A TWIN Cylinder Rudge, the result of many months' experimental work and exhaustive tests, is listed above. The Multwin, as it is known, is designed on precisely the same lines as the all-conquering 3 1/2 h.p. single, reliability being its key note of design. The wonderfully compact power unit, its business-like appearance generally, its design on accepted lines, have already conduced to attract many motor cyclists of experience. Its speed and hill-climbing capabilities are naturally superior to machines of smaller cylinder capacity—its power rating on the dynamometer test is 16 h.p. at 3,000 revolutions per minute. To that large section who clamour for a powerful machine of luxurious design, always working well within its limit output, the Rudge Multwin makes a strong appeal. Practical motor cyclists will appreciate the crank case with its absence of nooks and crannies, thus simplifying the cleaning operation, the pilot jet carburettor, resulting in the most silky running and easy starting, the roller bearing connecting rod, to mention but a few of its features. On the road its top gear hill-climbing capabilities even with a sidecar are remarkable, rendering the Rudge Twin a perfect delight in open country.

As specification opposite, with Multi-Plate Free Engine Clutch, Pedal Engine Starter and Multi-Speed Gear

Cash Price.

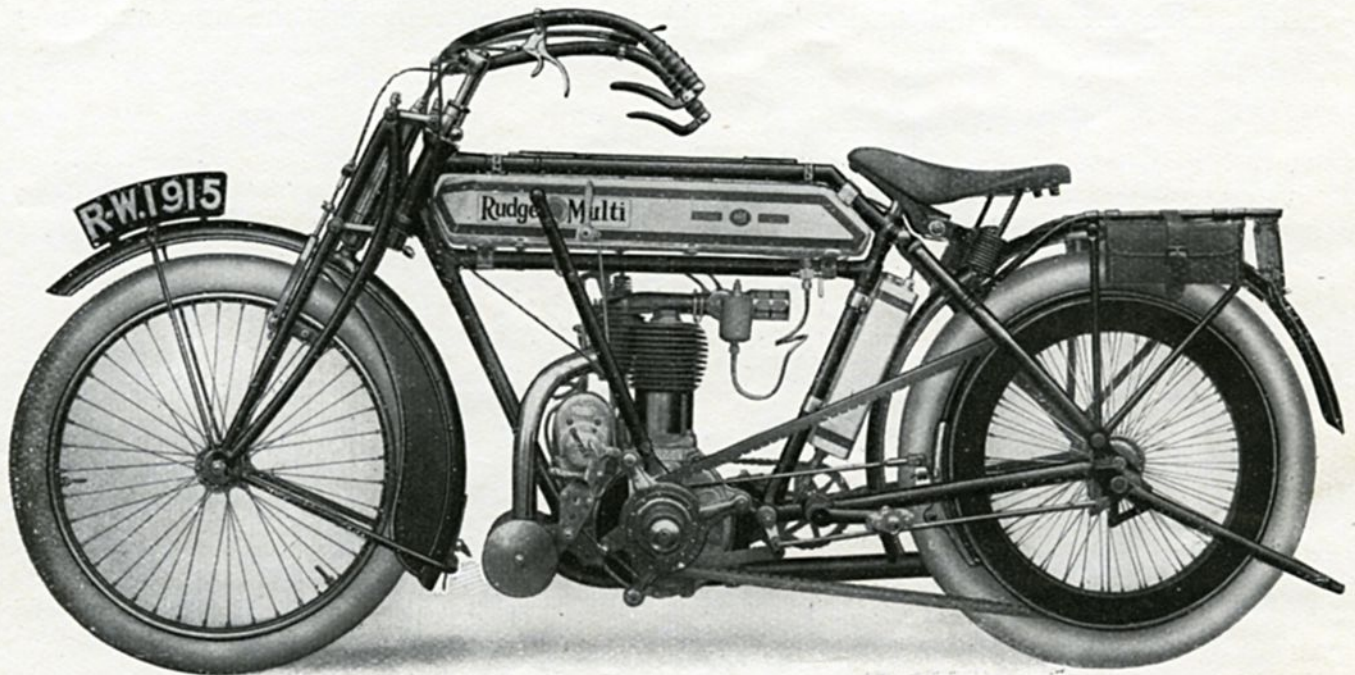
Credit or Exchange Price.

Sturmev-Archer Three-Speed Gear can be supplied instead of Rudge Multi Gear without extra charge.

Rudge Multi


By Appointment
Cycle Makers to
H.M. KING GEORGE.

3 $\frac{1}{2}$ h.p. (499 c.c.) Rudge Multi.



A ROADSTER model of the highest order—easily controllable at all speeds, thanks to the Multi gear and handlebar controlled clutch—the type selected by the British, French, Belgian and Russian Governments for Army work. Its variable gear and efficient engine render it a suitable sidecar mount, whilst its speed as a solo mount will satisfy all reasonably minded motor cyclists. It is the last word in solid reliability, a mount capable of going anywhere and doing anything. It is designed to enable a natural riding position, with graceful upturned handlebars and two pairs of foot rests, enabling a change of position—a possibility much appreciated on long distance runs.

Observe the extreme accessibility of every part, particularly the magneto contact breaker and incidentally its protected and snug position—the separate tanks enabling sufficient petrol to be carried for a whole day's run without recourse to a garage.

Study the specification—it will stand study and it is worth it. There are telling points in its design revealing the master hand of experience—points, too, which are the result of years of most careful and painstaking tests—the reward to us is the satisfaction of the Rudge rider.

As specification opposite, with Multi-Plate Free
Engine Clutch, Pedal Engine Starter and Multi-
Speed Gear

Cash Price.

Credit or Exchange
Price.

S Sturmey-Archer Three-Speed Gear can be supplied instead of Rudge Multi Gear without extra charge.