

AUTOMOBILISTA



WSPÓŁPRAC

**OLDTIMER
MARKT**

MERCEDES W109



**PORADY
ZAPŁON
W SILNIKU
S01**

SUZUKI SAMURAI

**90.
URODZINY
BMW**



▶▶▶▶▶ Ewa Zasada wspomina swoje starty!



Wystawa oldtimerów
po francusku



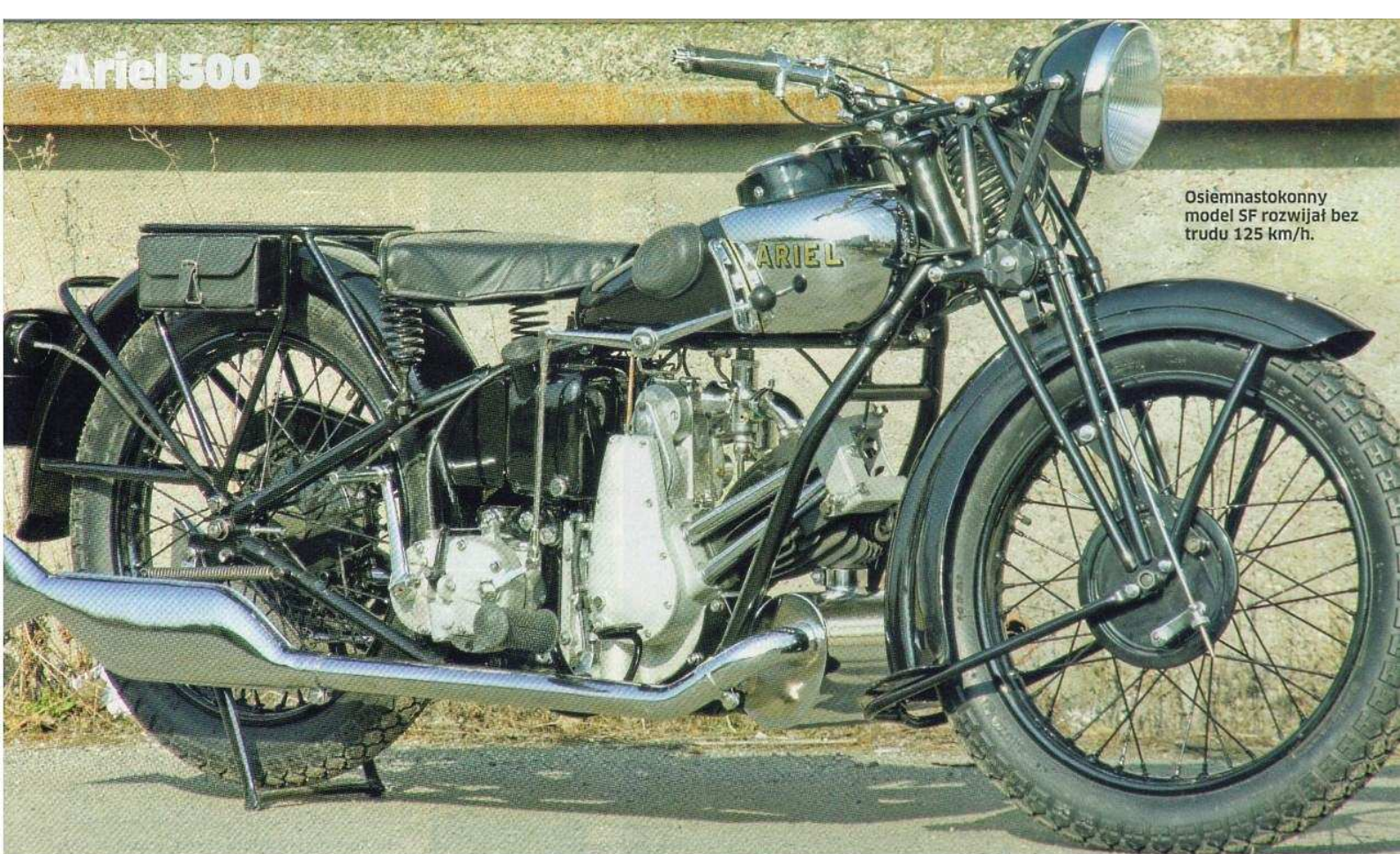
VW Golf w PRL-u tylko
za prawdziwe dolary!



Kupujemy dobrego przyjaciela
Triumph TR 4

ISSN 1507-7357 INDEKS 321710
04>





Osiemnastokonny model 5F rozwijał bez trudu 125 km/h.

Dostojny „Brytyjczyk”

Rzadko trafia się nam w pracowni „brytyjczyk” z lat 30. A szkoda, bo to zawsze bardzo ciekawe i dostarczające moc wrażeń jednoślady. Ariel należy do najbardziej interesujących z nich.

Tekst **Piotr Kawałek** Zdjęcia **autora**

Te wiedzę posiadam z czasem: nie wchodząc do warsztatu i nie patrząc na motocykl, a śledząc wyłącznie koszty zlecenia restaurowanego jednoślada, śmiało mogę stwierdzić, że w pracowni odnawiamy jednoślady brytyjskie. Pozycje kosztowe, które to zdradzają, to usługi galwaniczne i ilość roboczogodzin przeznaczonych na polerkę elementów – często o bardzo skomplikowanym kształcie – przeznaczonych do chromowania. Brytyjskie motocykle lat 30. po prostu kipią chromem, a elementy – nawet te najdrobniejsze – finiszują kształtu i dokładnością wykonania. Pomijając na chwilę dzisiejszego bohatera,

a porównując dwa inne motocykle z chromowanym zbiornikiem aktualnie restaurowane w Pracowni OldtimerbazaR'u: niemieckiego NSU 501 OSL i brytyjskiego Rudge 500 Sports Special, podam, że koszt usług galwanicznych niemieckiego jednoślada wyniósł 2460 zł netto, a jego brytyjski kolega przekroczył już dwukrotność tej kwoty.

Brytyjczyk w odstawce

O Arielu dotąd na łamach „Automobilisty” nie pisałem – nie było okazji. Rzadko motocykle brytyjskie opuszczają Pracownię

OldtimerbazaR'u. To zdumiewające, że piękne i bardzo ciekawe od strony technicznej brytyjskie pojazdy nie znajdują wielu zwolenników na Starym Kontynencie. O ile na największym europejskim rynku oldtimerów – niemieckim – jest to zrozumiałe, gdyż Niemcy mają olbrzymie bogactwo własnych przedwojennych marek, trzymają się ich tradycyjnie jak Polacy swoich Sokołów, o tyle właśnie w naszym kraju zadziwia mnie, że „brytyjczyka” traktuje się podobnie jak „francuza”. Klienci zlecający nam remonty, a także ci, którzy kupują od nas gotowy, odrestaurowany jednoślady preferują marki w następującej kolejności: BMW, NSU,

Zündapp, a jeżeli nie te, to ewentualnie DKW, Triumph, Victoria lub Wanderer. Klientów decydujących się na „brytyjczyka” średnio rocznie mamy trzech, na „francuza” czasami jednego w roku! Dlaczego tak się dzieje?

Zapewne dla wielu z nas, Polaków, których sytuacja materialna jest zmienna i mało stabilna, podstawowe znaczenie ma możliwość odsprzedaży pojazdu w trudnej dla nas chwili z możliwie najmniejszą stratą zainwestowanych pieniędzy. Najkrócej czekamy na nabywcę sprzedając dowolne BMW – zwykle mniej niż 14 dni. Niektóre poszukiwane modele NSU czy Zündappa sprzedają się równie dobrze, ale okres oczekiwania na klienta może potrwać nawet miesiąc. Pozostałe motocykle niemieckie, które wymieniłem wcześniej jako rzadziej zamawiane w Pracowni OldtimerbazaR'u, czekają na klienta około kwartału, a cena bywa negocjowana częściej niż w przypadku marek z topu listy. „Brytyjczyk” na nabywcę może czekać nawet rok, a i tak, by go sprzedać, cenę musimy „zdusić” jak cytrynę.

Następny czynnik wpływający na popularność niemieckich pojazdów wiąże się z uwarunkowaniami historycznymi. Pojazdów niemieckich, w tym motocykli, po II wojnie światowej na naszych ziemiach zostało najwięcej. W drugiej kolejności co do liczby pozostały nam jednoślady wojsk amerykańskich: Harleye WLA i Indiany 741. Motocykle angielskich i radzieckich pozostało po wojnie najmniej. Także dostępność części do napraw pojazdów niemieckich jest duża. Wynika to z faktu, że na terenie Polski znajdowało się wiele wojskowych warsztatów i magazynów części obsługujących pojazdy niemieckiego okupanta. Po wycofaniu się wojsk niemieckich z naszego terytorium składnice części pozostały nienaruszone i w dużej mierze ich zapasy zasilili nasze zasoby. Jako ostatni czynnik wpływający na popularność marek niemieckich wymienię kontakty handlowe z naszym zachodnim sąsiadem. Lata 70. to exodus pojazdów zabytkowych z Polski do Niemiec. Myślę, że każdy z nas zna kogoś, kto w tamtych latach sprzedawał naszym zachodnim sąsiadom pojazdy z wówczas jeszcze marki niemieckie, by potem zapłacić nimi za jeansy lub spirytus w Pewexie. Ilu z nas już wówczas przechodziło pierwsze szlify w handlowym fachu, by po latach wspominając tamte czasy wdychać, jak to lepiej byłoby wówczas nie sprzedawać, lecz zachować sprzedane pojazdy do dzisiaj! Chyba każdy z nas zna kogoś, kto wspominając tamte transakcje mówi w samokrytyce – *Alę byłem głupi!* To wówczas wykształciło się u nas przekonanie, że niemieckie jest najlepsze, bo poszukiwane.

Historia

Ariel – któż nie zna tej wyjątkowej marki? Jeśli nie możecie jej z niczym skojarzyć, to może przypomnę modele: Square-Four (1930-1958), czy Red Hunter (1932-1958).

Pierwszy – **Square-Four** – stanowiący połączenie dwóch twinów stojących jeden za drugim z silnikiem projektu Edwarda Turnera, o dwóch przeciwnie obracających się wa-

Tak zwyczajowo nazywano jednoślady z pochylonym ku przodowi motocykla cylindrem lub cylindrami. Naszym czytelnikom przypomnę, że opisywałem na łamach „Automobilisty” motocykle Panther M100 (nr 10/2013) oraz Victoria KR9 Fahrmeister (nr 6/2012), które zaliczamy do grupy sloperów.

Gdy w latach 30. nazywano motocykl sloperem, nie było istotne, pod jakim kątem nachylony jest cylinder. Ważnym było jedynie, by wzrokowo wyraźnie odbiegał od pionowego czy też poziomego ustawienia. Niektóre wytwórnie: Ariel, BSA,

także Panther, ze słowa sloper uczyniły ważny marketingowy wyróżnik dodawany w nazwie handlowej motocykla i natarczywie używany w reklamach. Nazwa sloper podkreślała sportowy styl i nowoczesność. Inne wytwórnie: Calthorpe, Dunelt, Scott, Triumph czy wspomniana wcześniej niemiecka Victoria nie uznawały za stosowne, by w szczególny sposób w reklamach uwypuklać kąt nachylenia cylindra. Produkowały motocykle, które można było nazwać sloperami, ale nie reklamowały tego faktu.

Tylko ułomności ludzkich umysłów producenci slope-

rów zawdzięczali, że klienci akceptowali hasło o nowoczesności konstrukcji i dawali się na nie skusić. Jak bowiem można było mówić o nowoczesności, jeżeli już w 1900 r. Panther (firma znana była wówczas pod marką Phelon & Rayner's) po raz pierwszy pochylił silnik tworząc slopera! Konsekwentnie trzymał się idei pochylonego cylindra przez kolejne lata, a zapoczątkowany z końcem XIX w. styl pozwolił tej wytwórni – dzięki odpowiedniej reklamie – na kontynuowanie produkcji i znajdowanie nabywców na swoje wyroby aż do lat 60.

łach korbowych sprzęgniętych ze sobą potężnymi kołami zębatymi, to niedościgłe marzenie wielu z nas. To model produkowany w kilku typach: początkowo 497 cm³, następnie 597 cm³, by po kilku latach rozrosnąć się do 997 cm³. To motocykl, w którym poziom komplikacji technicznej jest wprost proporcjonalny do komplikacji chłodzenia cylindrów drugiego szeregu. Mimo skomplikowanej budowy i awaryjności stał się synonimem turystycznego motocykla marzeń.

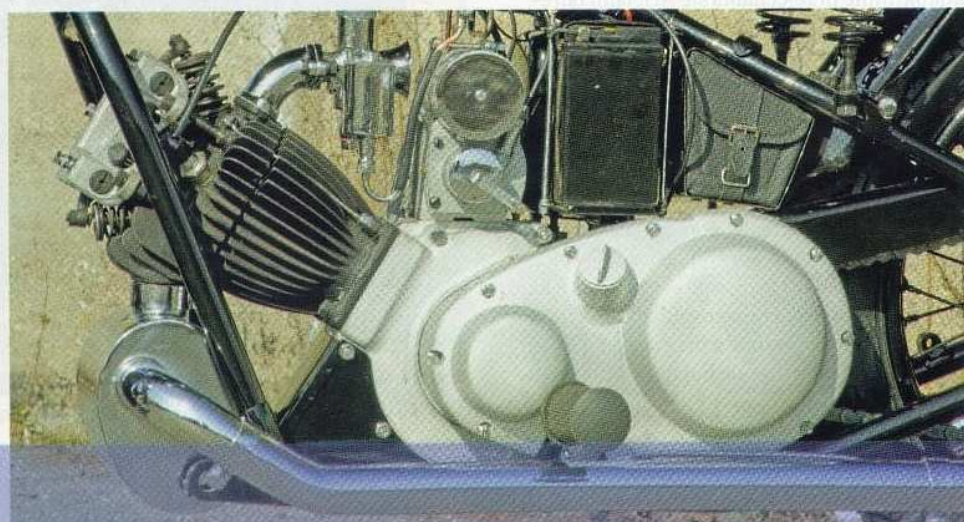
Drugi – **Red Hunter** – to doskonały motocykl o sportowym rodowodzie, początkowo 500 OHV, potem także 250 i 350 cm³, projektu Valentine'a Page'a, doświadczonego i doskonałego konstruktora przejętego ze stajni JAP-a. To obiekt westchnień minionych pokoleń, a i dzisiaj niezły „sprzęt”. To jednośląd, który stał się wzorem dla konstrukcji modelu W/NG – motocykla używanego podczas II wojny przez armię brytyjską. Po wojnie przysłowiowa niezawodność Red Huntera pozwoliła utrzymać ten model w produkcji do lat 60.

Korzenie firmy Ariel sięgają końca XIX w. Jej założyciele: James Starley i William Hillman – jak wielu innych producentów motocykli – zaczęli od dostarczania na rynek rowerów. Rewolucyjny wynalazek pana Starleya – nowej konstrukcji koło szprychowe, w którym szprychy

są styczne do piasty koła, a nie jak wcześniej osadzone promieniście (to rozwiązanie stosowane jest do dzisiaj) – stworzył podwaliny doskonałego startu i nową nazwę firmie.

Koła nowej konstrukcji z pneumatyczną oponą były tak lekkie, że ich wynalazca zainspirowany sztuką „Burza” Williama Szekspira, postanowił swojej firmie nadać markę Ariel. Takie imię nosił bowiem jeden z bohaterów sztuki, lekki duszek, uwieczony przez wiedznię Sykoraks w pniu drzewa i uwolniony z niego przez księcia Mediolanu Prospera. W Wielkiej Brytanii firmę Ariel uważa się za pierwszego producenta „prawdziwego” roweru mającego nie tylko doskonałe technicznie koła, ale także przeniesienie napędu łańcuchem i znany do dzisiaj układ kierowniczy. W 1898 r. – już po śmierci Jamesa Starleya (1830-1881), Ariel wyprodukował w zakładzie w Birmingham pierwszy pojazd z napędem spalinowym. Był to czterokołowiec napędzany popularnym wówczas francuskim silnikiem De Dion 1 3/4 KM. Nieudaną ciężką konstrukcję już w następnym roku zastąpiono wersją trójkołową z tym samym napędem, a już w 1902 r. – firma Ariel wchodziła wówczas w skład Components Ltd., potentata w branży motocyklowej – wyprodukowano pierwszy >

Pochylony cylinder poprawiał chłodzenie silnika. Warto zwrócić uwagę na układ wydechowy.



motocykl napędzany na wskroś nowoczesnym sześciokonnym silnikiem marki Kerry wyposażonym w iskrownik i gaźnik. Ten jednoślād przyniósł pierwszy sukces i idący za tym rozgłos. Został wytypowany przez Brytyjski Związek Motorowy do udziału w International Cup Races i w 1905 uzyskał najlepszą średnią prędkość 66 km/h! Tak rozpoczęła się droga prowadząca do popularności marki Ariel.

Technika

Pochylony cylinder (odchylenie od pionu: 60°) zdecydowanie obniżył środek ciężkości motocykla poprawiając stateczność pojazdu na łukach. Dla kierowców o sportowym zacięciu miało to niebagatelne znaczenie przy podejmowaniu decyzji o zakupie. Odpowiednia kampania reklamowa podkreślająca nowoczesność takiego ułożenia silnika przekonywała do zakupu także tych klientów, dla których design liczy się ponad wszystko. Pochylenie cylindra i wzdłużny układ żeberek ułatwiała chłodzenie tylnych jego partii. Ta cecha umożliwiała trwałe obciążenie motocykla pełną mocą. Innowacją było zastosowanie w układzie olejenia silnika wysokociśnieniowej podwójnej pompy zębatej i wyposażenie motocykla w manometr wskazujący ciśnienie oleju w układzie. Niestety, to już wszystkie nowinki techniczne Ariela.

Ariel Sloper produkowany był w trzech typach:

- **SB** z silnikiem sv 557 cm³, 13 KM, 105 km/h (1931-1932) cena 52 £,
- **SF** z silnikiem ohv 498 cm³, 18 KM, 125 km/h (1931) 55 £,
- **SG** z czterozaworowym silnikiem ohv 498 cm³, 25 KM, 145 km/h (1931-1932) cena 60 £.

W 1932 r., gdy zaprzestano produkcji typu SF, motocykl typ SG potaniał i sprzedawano go w cenie 55 £.

Jak się na nim jeździ?

Gdyby nie zabytkowy wygląd, gdyby nie wolnoobrotowy – jak na nasze czasy – silnik, powiedziałbym, że jak na współczesnym motocyklu typu cruiser. Siodło znajduje się 67 cm nad ziemią – nisko. Siedzimy zatem wygodnie z nogami stabilnie opartymi na ziemi. Układ kierownicy i dźwigni sterujących jest niezwykle wygodny. To zresztą cecha wyróżniająca motocykle marki Ariel z lat 30. Miałem możliwość kilkukrotnie przejechać się Arielami odrestaurowanymi u moich zagranicznych kolegów po fachu. Jeździłem na Square-Four, Red Hunterze i na O.H.V. Standard – wszystkie mają doskonałą ergonomię.

Silnik zapalamy z łatwością. Czterobiegowa skrzynia Burman pracuje bez zarzutu. Miękkie sprzęgło działa płynnie. Przyspieszenie jest wyborne. W skręcie motocykl zachowuje się neutralnie, przy przyspieszaniu jest lekko nadsterowny. Jedyny zarzut to zbyt miękkie sprężyny siodła. Owszem, niwelują całkowicie drgania przenoszone z drogi przez szywny tył, ale cały czas czuję się bujając na boki, jakbym pływał.

Zajmujące szczegóły

Zamiast własnego opisu budowy pojazdu zacytuje Wam „Zajmujące szczegóły” z polskiego wydania prospektu z 1931 r. (Drukiem Artura Goldmana, Lwów, ul. Sykstuska L. 19) w części opisującej modele typu S. Oprócz typu rozrządu, pojemności i ilości zaworów, wszystkie pozostałe dane dla typów SB, SF i SG są identyczne:

Silnik

500 cc., zawory z góry sterowane O.H.V. Wiercenie 86,4 m/m, Skok 85 m/m. Pojemność 490 cc. Silnik wysokoobrotowy, specjalnie zbudowany do szybkiej jazdy. Głowica z czterema wentylami i dwoma rurami wydmuchowymi do odejmowania. Wentyle ssące smarowane automatycznie z karteru osobnym przewodem. Podwójne sprężyny wentylowe. Komory wentylowe polerowane. Cały rozrząd i dźwignie zaworów zamknięte szczelną pokrywą. Głowica łącznika korbowego na podwójnych łożyskach

wałkowych. Łożyska kulkowe na wale silnika. Tłok aluminiowy. Amortyzator na wale korbowym.

Oliwienie

Obiegowe systemu samochodowego „Dry Sump” tzw. suchy karter. Dwie pompki: tłocząca i ssąca. W kole rozprędom umieszczony specjalny centryfugalny oczyszczacz oliwy, który dokładnie opisujemy osobno. Zbiornik na oliwę, umieszczony pod siodłem. Na zbiorniku benzynowym umieszczony zegar typu samochodowego wskazujący ciśnienie oliwy.

Gaźnik

Amal o wielkiej gardzieli. Regulacja gazu w ręczce.

Potrójny tłumik

Aby osiągnąć wysoką wydajność spalone gazy muszą być usunięte z cylindra z jaknajmniejszym ciśnieniem wstecznym. Dla uniknięcia głośnego wydmuchu, gazy muszą ochłodzić się i stopniowo rozpręzać się. Warunki te łączy w sobie system

„Ariela”. Spaliny przechodzą najpierw do dużego tłumika wprost z cylindra, następnie dwoma rurami o dużym przekroju, zaopatrzone w końcówki w tłumiki, uchodzą w powietrze. Ciśnienie wsteczne jest przez to minimalne, nie zmniejsza wydajności silnika, który za to pracuje nadzwyczajnie cicho.

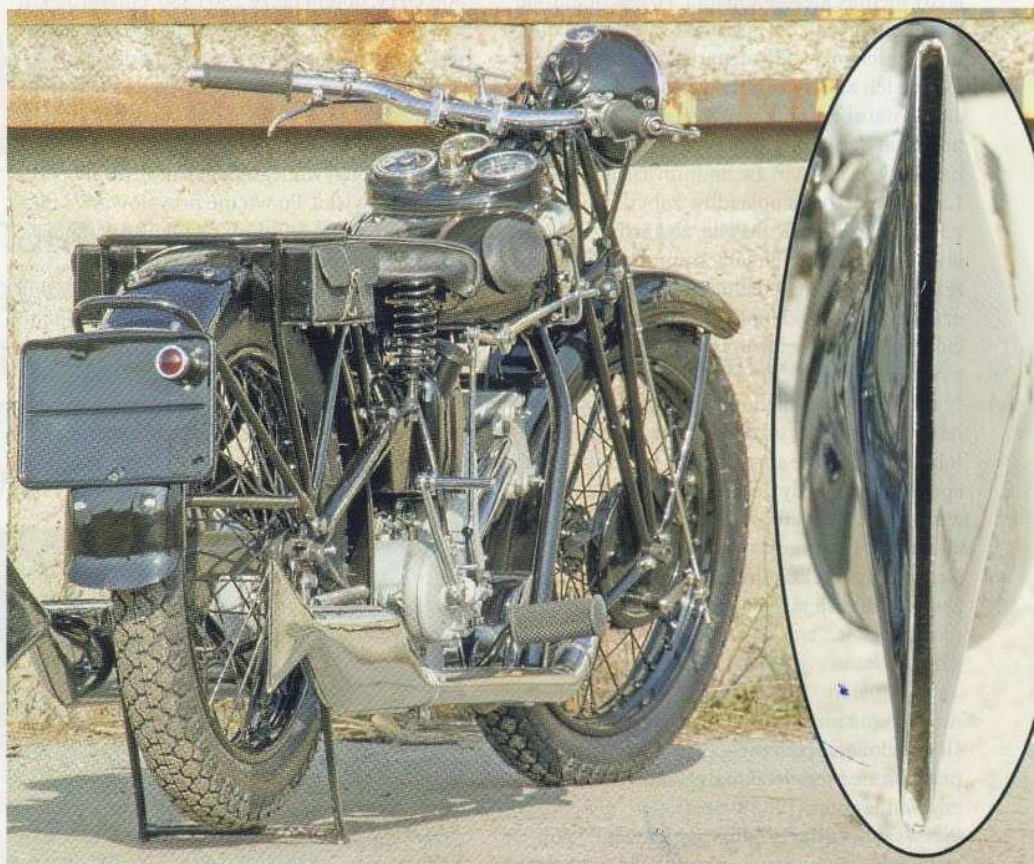
Opony

Dunlop 26 x 3,25” pół balony drutowe, na żądanie 26 x 3” na jednym lub na obu kołach.

Wykończenie

Cała maszyna w kolorze czarnym, powleczone emalią z połyskiem. Zbiornik na benzynę do połowy chromoniklowany, w tylnej części czarny dla uniknięcia odbłasku. Inne części jasne, chromowo niklowane, a przy modelu SG również obręcze kół chromowo niklowane.

...i jeszcze jeden „smaczek” z cytowanego prospektu: „NASZE MOTOCYKLE DOSTARCZAMY TYLKO NA OPONACH DUNLOP”

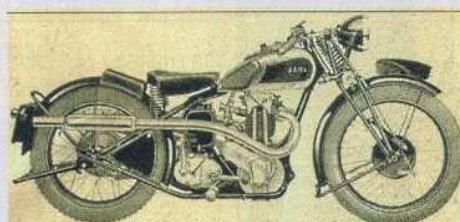


Rozbudowany układ wydechowy nie powodował ograniczenia mocy silnika.

Sterowanie
dobrze pracującą
przekładnią
Burmana.

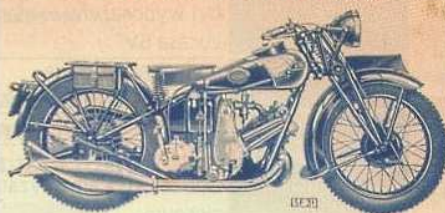


POLSKIE ŚLADY ARIELA



**Pamiętaj, że na nasze warunki drogowe
TYLKO Motocykl ARIEL**

MODEL SF. 500 cc. 18 HP. NA
HAMULCE



CENA: łącznie ze światłem elektr., Lucas'a 6 Volt, i tachometrem
netto za gotówkę 8750

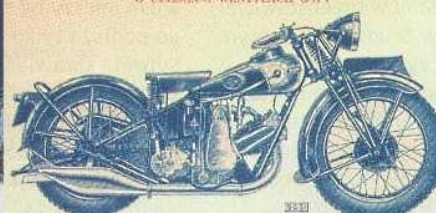


MODEL SB. 550 cc. 13 HP. NA
HAMULCE



CENA: łącznie ze światłem elektr., Lucas'a 6 Volt, i tachometrem
netto za gotówkę 8750

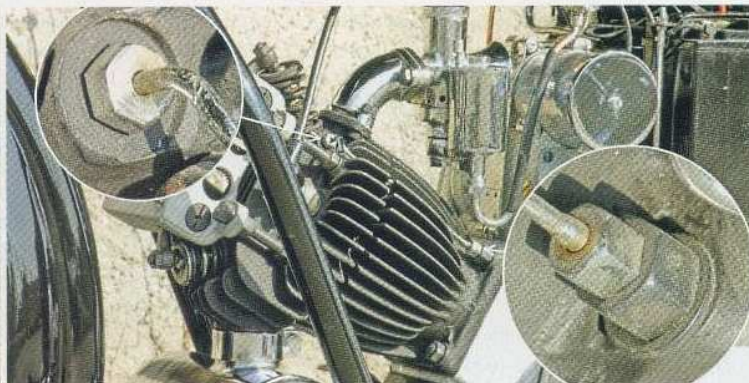
MODEL SG. SPECIAL 500 cc. 25 HP. NA
HAMULCE
O CZTERECH WENTYLACH OHV



CENA: łącznie ze światłem elektr., Lucas'a 6 Volt, i tachometrem
netto za gotówkę 8750



Piotr Kawałek: „Jazda Arielem daje wrażenia jak na współczesnym cruiserze!”



Zawór ssący posiadał smarowanie ciśnieniowe.



Dość rzadki element wyposażenia motocykla – manometr ciśnienia oleju.

Czy były sprzedawane w Polsce?...

...tak! Natrafiłem w internecie na motocykl Kamila, kolegi z Old Bike Clubu. To Ariel SG sprzedany w międzywojennej Polsce w sklepie w Grudziądzu. Świadczy o tym okrągły emblemat na błotniku pojazdu, który zachował się do naszych czasów. Napis w otoku głosi: „CENTRALA MOTOCYKLI, Groblowa 6”, a następnie w polu centralnym: „Aug. Poschadel Grudziądz Motocykle, Rowery i części zapasowe.” (zachowałem

pisownię oryginalną). Poprosiłem Kamila, by dla Was – czytelników „Automobilisty” – udostępnił zdjęcie emblematu i napisał coś o swojej maszynie. Otrzymałem w odpowiedzi list i zdjęcia, które dołączam. Zapraszam do obejrzenia filmu zamieszczonego na stronie www.OldtimerbazaR.pl przedstawiającego opisywanego Ariela w ruchu.

Autor: Piotr Kawalek

Rzeczoznawca Motoryzacyjny SRTSIRD 2897
Pracownia Restauracji Pojazdów OldtimerbazaR
www.OldtimerbazaR.pl

Witam wszystkich czytelników!

Swojego Ariela kupiłem 20 września 2013 r. Swoją stan zawdzięcza temu, że był przechowywany kilkanaście lat w domu, pełnił funkcje dekoracyjną poddasza. Przed wojną został sprzedany w przedstawicielstwie w Grudziądzu, o czym świadczy tabliczka diler. Kupiłem go (jak to zawsze bywa) z brakami. Nie było oryginalnego przedniego koła, skrzyni biegów, osłony łańcucha sprzęgłowego, osprzętu kierownicy, ciśnieniomierza oleju Eureka, przedniej lampy Lucasa H52 i paru innych części. Znaczną ilość brakujących elementów udało mi się kupić, ale wciąż nie mam skrzyni biegów (czterobiegowej) BURMAN o symbolu BAPDH z 1931 r., gaźnika AMAL 29/014 (mosiężny, o średnicy gardzieli 1 1/8" tj. 28,5 mm), osłony łańcucha sprzęgłowego, iskrownika LUCAS MSI z 1931 r. Model SG był produkowany tylko przez dwa lata, od 1931 r.

do 1932 r. Mój model posiada przed numerem ramy i silnika prefiks „S”, co wskazuje rok 1931. Wyprodukowano ich tylko 385 sztuk. Bez wątpienia jest motocyklem bardzo niskim, albowiem mierzy od siedzenia do podłoża tylko 67 cm. Sylweta sprawia wrażenie szybkiego, nawet gdy stoi. Model SG31 to najszybszy motocykl produkowany przez firmę Ariel w tamtych latach – katalogowe 145 km/h mówi samo za siebie. Silnik to 4-zaworowa „pięćsetka” o wymiarach Ø 86,4 x 85 mm – krótkoskokowy. Ciekawostką jest to, że w motocyklu seryjnie produkowanym, dla zwiększenia jego osiągnięć były polerowane zawory, gardziel gaźnika oraz komora spalania wraz z kanałami ssącymi i wydechowymi. Kąt pochylenia cylindra (mierząc od poziomu) to 30° – prawdziwy sloper. Rama jest sztywna, solidnie „wykonana ze stali samolotowej typu Aero”. Konstrukcja

silnika zaskakuje finezją budowy i wykończenia. Zawory ssące są smarowane olejem z karteru za pomocą osobnego przewodu wychodzącego z drążonej szpilki mocującej cylinder. Tylny błotnik łamany, dla łatwego i szybkiego wyjęcia tylnego koła. By przedłużyć żywotność silnika, konstruktorzy zastosowali filtr oleju odśrodkowy znajdujący się w jednej z przeciwwag wału korbowego. Wadą / częstą usterką tego motocykla jest głowica, „lubi” pękać między zaworami wydechowymi. Nawiążę kontakt z posiadaczami motocykli Ariel z lat 30., zwłaszcza modeli SG, SF i SB. Kupię części do tych modeli. Mój adres mailowy: kamil.bartosiak29@gmail.com, tel.: 607 064 026
Pozdrawiam!
Kamil, Old Bike Club
Przy okazji zapraszam w terminie 28-31.08.2014 na nasz zlot motocykli zabytkowych Droga Kaszubska!



Dane techniczne

Marka	Ariel Works Limited, Selly Oak, Birmingham, Wielka Brytania
Model	Sloper
Typ	SF (SB : SG)
Lata produkcji	tylko w 1931 (1931-1932 : 1931-1932)
Silnik	jednocyldrowy, czterosuwowy ohv, chłodzony powietrzem (sv : ohv 4 zaworowy)
Smarowanie	obiegowe z pompą zębatą i zbiornikiem zewnętrznym o pojemności 2,3 l
Gaźnik	Amal
Zbiornik paliwa	11,5 l
Pojemność skokowa	498 cm ³ (557 cm ³ : 498 cm ³) Ø x skok 86,4 x 85 mm
Moc	18 KM (13 KM : 25 KM)
Sprzęgło	wielotarczowe mokre
Skrzynia biegów	Burman - 4-biegowa
Przeniesienie napędu	łańcuchami - sprzęgłowym i napędowym
Zapłon	magneto Lucas
Oświetlenie	opcjonalne za dopłatą 5,15 £, wówczas motocykl był wyposażony w magdyno Lucasa 6V
Rama	podwójna, stalowa, zamknięta
Hamulce	bębnowe 7" - 17,78 mm
Zawieszenie przednie	trapezowe z amortyzatorem ciernym
Zawieszenie tylne	sztywne
Masa własna	160 kg
Rozstaw osi	1400 mm
Długość, szer. i wysokość	2200 x 760 x 960 mm
Wysokość siodełka	670 mm
Prześwił	130 mm
Zużycie paliwa	ok. 4 l/100 km
Ogumienie	26 x 3,25" - opcjonalnie 26 x 3"
Prędkość max.	125 km/h (105 km/h : 145 km/h)
Cena 1931 r.	bez oświetlenia 55 £ (52 £ : 60 £)
Cena 1932 r.	bez oświetlenia (52 £ : 55 £)
Szacunkowa wartość	22 000 euro