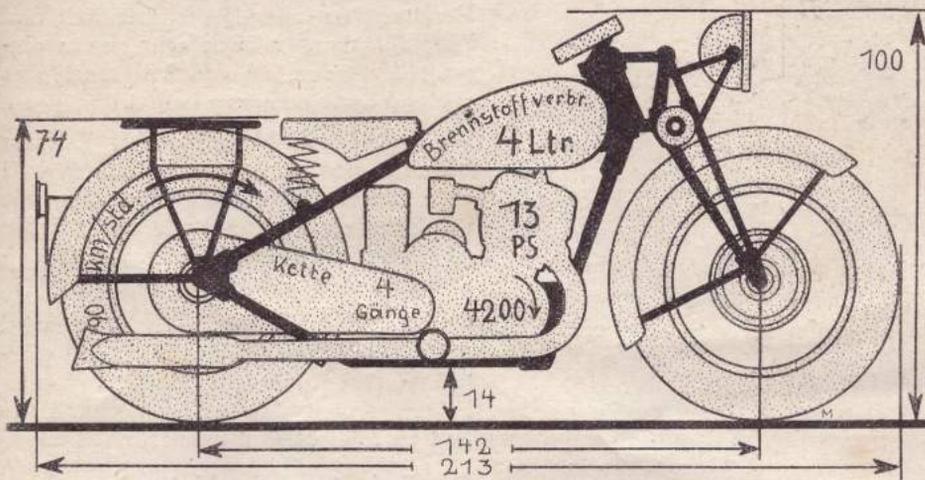


500-ccm-Ardie mit K-Motor

MOTOR UND SPORT

PRÜFUNGSBERICHT
M. Nr. 137

Leistungsgewicht 14,2 kg PS



Als die ersten RBU- und RBK-Modelle der Nürnberger Ardie-Werke der Öffentlichkeit gezeigt wurden, erregten sie allgemeines Aufsehen. Der Konstrukteur hatte hier versucht, Reise- und Sportmaschinen zu entwickeln, die dem Motorradfahrer möglichst vielen Komfort bieten sollten. Diese Räder haben einen Motor mit Anblockgetriebe. Die Getriebeduplexkette läuft völlig gekapselt im Oelbad, was ja heute nichts Neues ist. Bei Ardie wurde aber auch die Hinterradkette völlig gekapselt. Ein großer Schwingsattel mit verstellbarer Federung, „überdimensionierte“ Kniekissen, ein Vierganggetriebe mit Freilauf im vierten Gang, ein großes Armaturenbrett mit Behältern und Kartentasche auf dem Tank gehörten bei diesen Maschinen zum Fahrkomfort.

Seit dem Erscheinen der ersten „Komfortmaschine“ wird an dieser Stelle für das

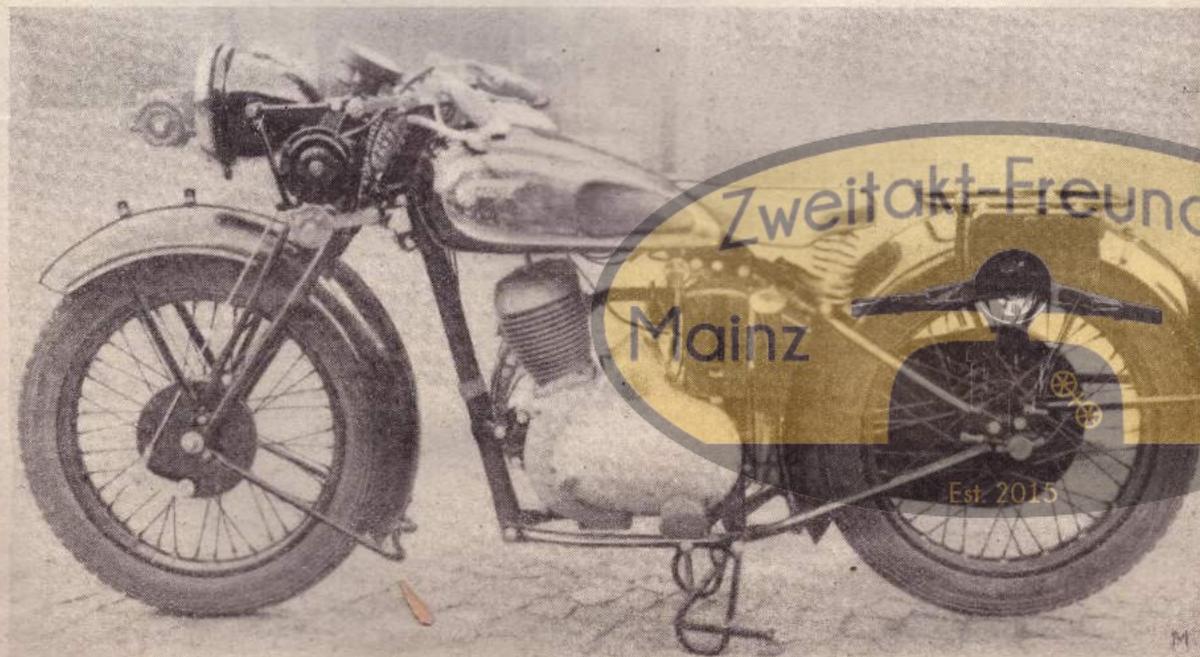
Leichtgewicht gekämpft. Wir wissen heute, daß all diese oft recht schönen und praktischen Teile das Gewicht sehr erhöhen. Es sei zugegeben, daß die Kapselung der Hinterradkette Vorteile hat, daß man Motorräder völlig karossieren kann. Was nützt das aber alles, wenn die Maschine zu schwer wird, wenn schon das 500-ccm-Rad die 200-kg-Grenze reichlich überschreitet. Der Motor muß ständig das ganze Gewicht mitschleppen, das kostet Brennstoff, es verringert die Spitzengeschwindigkeit und nimmt dem Rad das Temperament.

Bei dem neuen 500-ccm-Ardie-Rad wurde der kräftige Einrohr-Einheitsrahmen beibehalten. Das Vierganggetriebe ist wieder angeblockt, die Hinterradkette nach wie vor gekapselt, aber sonst wurde zur Erreichung eines günstigen Gewichts und Preises überall, wo es ging, gespart. Der

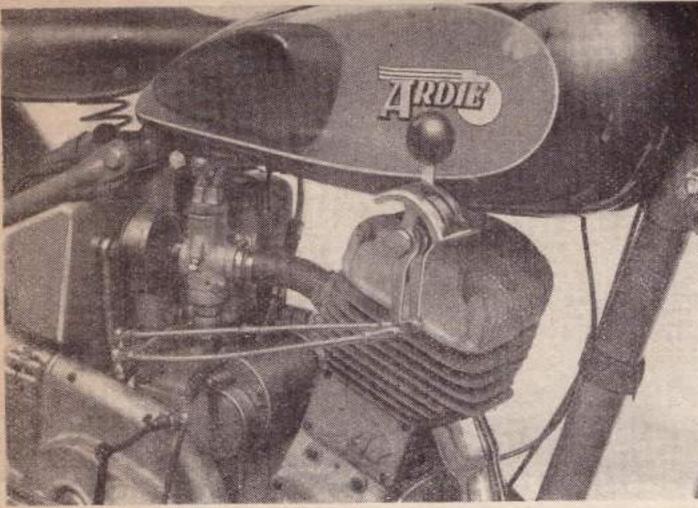
schwere Schwingsattel ist durch einen Normalsattel ersetzt, wird aber vielleicht eines Tages doch wieder einem neuen leichten Schwingsattel weichen müssen. Die Kniekissen haben normale Abmes-



↑
Der große Tankeinguß und das „überdimensionierte“ Tachometer zwischen dem Scheinwerfer und Steuerkopf.



↙
Die neue, kräftige Ardie-Maschine ist gegenüber den früheren RBU-Modellen wesentlich vereinfacht und dadurch auch leichter.



Neuartige Kulissenschaltung für das Vierganggetriebe

(Photo Joachim Fischer)

sungen bekommen, auf dem Tank fehlt der große „Aufbau“ usw.

Der K-Motor

Eine wichtige Aenderung erfolgte durch den Einbau des seitengesteuerten K-Motors, dessen klare Konstruktion unsere Abbildungen am besten zeigen. Die Steuerungsteile sind hier völlig gekapselt und arbeiten im Oelbad. Der Kettenkasten für die Getriebe- und Zündmaschinenkette hat eine elegantere Form bekommen, so daß das Motorgetriebeaggregat nicht allzu klobig wirkt.

Das viergängige Hermes-Getriebe ist leicht zu schalten. Die zunächst verwendete, einfache Kugelschaltung wird in der Serie verändert, so daß der Schalter wieder bequem zugänglich neben dem Tank liegt und die Beinhaltung des Fahrers nicht beeinflußt. Bei der Probefahrt mit einem Versuchsmodell war dies Getriebe noch ein wenig laut, was aber durch eine neue Verzahnung schnellstens beseitigt werden soll.

Die Versuchsfahrt

Die Prüfung dieses neuen Ardie-Rades war mit einigen Schwierigkeiten verbunden, weil der Motor erst ein paar Kilometer hinter sich hatte. Deshalb kann hier nur von dem allgemeinen Eindruck des „Testers“ gesprochen werden. Zunächst fallen zwei Dinge auf: das erste ist das neue VDO.-Tachometer mit grüner, blendungsfreier Beleuchtung. Dieses

Tacho befindet sich zwischen dem Steuerkopf und dem Scheinwerfer. Es liegt wirklich im Blickfeld des Fahrers und ist infolge seiner riesigen Skala mit einem „halben Blick“ zu erkennen. Das zweite ist der ebenfalls sehr große neue Noris-Scheinwerfer, dessen Scheibe mit ihrem Durchmesser gar nicht in das Gehäuse hineinpaßt, so daß dies vorn verbreitert werden mußte. Diese Lichtanlage von Noris hat auf einem Scheinwerferwettbewerb großen Erfolg gehabt. Es ist sehr zu begrüßen, daß gerade bei den Reismaschinen nun endlich allgemein wesentlich wirkungsvollere Scheinwerfer eingebaut werden. Der Motorradfahrer kann in der Nacht nur schnell und mit ausreichender Sicherheit vorwärts kommen, wenn der Scheinwerfer die Straße nicht nur in ausreichender Länge, sondern vor allem auch in der Breite voll ausleuchtet. Es gibt heute noch recht jämmerliche Lichtanlagen, insbesondere bei kleineren Kraffrädern, die eigentlich nur für Geschwindigkeiten von 20 oder 30 km/Std. wirklich ausreichen.

Die 500-ccm-Ardie-Maschine ist immer noch etwas schwer, hat aber, soweit sich das nach einer Versuchsfahrt mit einem neuen Motor sagen läßt, gute Eigenschaften. — Man kann sich auf der Maschine bequem „einrichten“. Die Rasten mit großen ovalen Gummiauflagen sind verstellbar, der Lenker ist nicht nur dreh-, sondern auch schwenkbar. Drehgas und ein

Drehgriff für die Zündverstellung erleichtern die Bedienung.

Steuer und Gabeldämpfer sind leicht von Hand nachzustellen. Reifendruckluft und Federdämpfung müssen sehr genau eingestellt werden, da das Rad sonst eine geringe Springneigung besitzt.

Die neue Ardie-Maschine mit K-Motor bedeutet eine gesunde Entwicklung, weil es dem Konstrukteur darauf ankam, alle unnötigen Ausstattungsteile fortzulassen und wieder zu einem günstigeren Leistungsgewicht zu kommen.

Gegen einen geringen Aufpreis wird diese Maschine übrigens auch in olivgrüner Farbe geliefert. Es gibt ja immer Fahrer, denen das schwarz emaillierte Rad zu schlicht und unansehnlich ist.

Die Bedeutung der Kettenkapselung

Zum Schluß muß noch auf die Frage der völligen Kapselung der Hinterradkette kurz eingegangen werden, denn dieses Ardie-Rad wird auch in diesem Jahr zu den wenigen Rädern gehören, bei denen man sich mit der völligen Kapselung der besonders stark beanspruchten und schnelllaufenden Kette nicht begnügt. Der Kampf „Kette oder Kardan“ ist noch nicht beendet und wird vielleicht nie-



Die Ventilseite des K-Motors. Alle Steuerungsteile sind völlig gekapselt und arbeiten im Ölbad.

mals eindeutig für den einen oder den anderen Antrieb entschieden werden. Beide Antriebsarten haben Vorzüge und Nachteile. Der Kettenantrieb ist elastisch und billig. Durch zweckmäßige Gestaltung der einfachen Kettenbleche ist es bereits gelungen, den vom Hinterrad hochgeschleuderten Schmutz besser abzulangen als bisher. Das Ideal bleibt trotzdem der völlig schließende Kettenkasten, der aber ohne allzu großen Zeitaufwand zu öffnen sein muß, wie es bei Ardie der Fall ist. Die Gewichtsbelastung werden viele gern mit in Kauf nehmen, wenn sie dafür eine saubere, gut geschmierte Kette bekommen.

J. F.

Technische Daten

Motortyp: Ventilanordnung: stehend, Inhalt: 497 ccm, Hub: 100 mm, Bohrung 79,8 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:5,2, Schmierung: Umlauf, Vergaser: Horizontal-Amal, Zündung: Batterie.

Getriebe und Antrieb: Getriebetyp: Hermes, Uebersetzung, 1. Gang: 1:14,49, 2. Gang: 1:9,37, 3. Gang:

1:6,11, 4. Gang: 1:4,93, Antriebsart: gekapselte Kette/gekapselte Kette.

Fahrgesell: Tankinhalt: 14 Liter, Rahmen: Rohr, Federung: Schraubendruck, Bremsstrommeldurchmesser: 203 mm, Bereifungstyp: 3,5×19, Gewicht, fahrfertig: 185 kg, Preis: 995,- RM.

