

INHALT



6

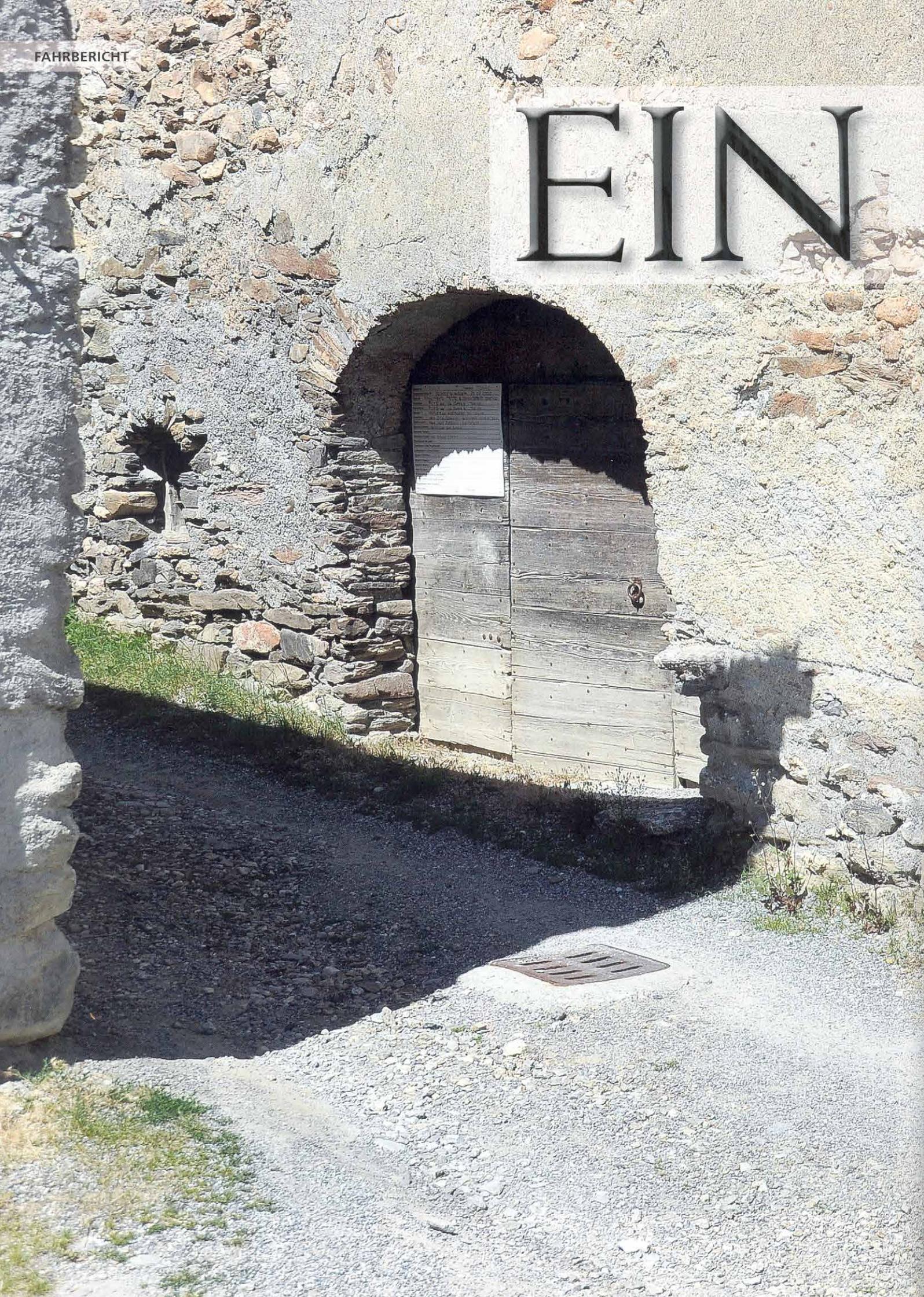
Ariel HT5 „GON 786“ Sammy Miller

456

März 2014

Titelfoto: Hans Greiner | Mirco Kammel auf seiner Titelfahrt zum Deutschen Hallentrial Meister 2014
Inhaltfotos: Justyn Norek, Hans Greiner.

FEIN



JUJWEL

Fahrbericht Ariel HT5 GON786 „Sammy Miller“

Text und Fotos: Jüstyn Norek und Jüstyh Norek Junior.





Wenn Trial-Enthusiasten an die Geschichte des Trial-sports denken, dann fällt unweigerlich ein Name: Sammy Miller. Und wenn dieser Name verlaudet, dann dauert es meist nicht lange und der Name Ariel wird ebenfalls genannt. Denn dieses Motorrad ist solch eine wichtige Ikone und ein Meilenstein im Trial.

Der Grund, warum die Trialgeschichte in die Ära Pre65 und danach getrennt wird, liegt nicht zuletzt auch in dieser Maschine, welche mit dem genialen Fahrer wie Techniker Sammy Miller auf den Höhepunkt ihrer technischen Entwicklung gelangte. Diese fand schlagartig den Tod mit der Entwicklung der Bultaco Sherpa. Ein weiteres unglaubliches Projekt an dem Sammy maßgeblich beteiligt war und welches ebenfalls eine Ikone des Designs schuf.

Um auf die Ariel-Geschichte zurückzukommen. Nur zwei original Sammy Miller-Ariels existieren von damals. Die legendäre Maschine mit dem Zulassungskennzeichen „GOV 132“, auf welcher Sammy viele seiner Siege holte, sowie seine Ersatzmaschine mit der Registrierung „GON 786“. Beide wurden intensiv von Sammy in Wettbewerben eingesetzt, obschon die berühmtere Maschine die „GOV 132“ ist. Sie wurde von Sammy bevorzugt und deshalb auch öfters von ihm in Trials gefahren und somit auch fotografiert. Die von uns hier fotografierte und gefahrene Ersatzmaschine „GON 786“ war auch Ersatzteilträger, und als solcher technisch auf identischem Niveau mit „GOV 132“. Es handelte sich sozusagen um Zwillingmaschinen.

Was aber geschah mit diesen beiden Einzelstücken, nachdem Sammy beschlossen hatte, neue Herausforderungen zu suchen und zu Bultaco ging? Als er 1965 Ariel verließ, kaufte er beide Maschinen. Doch wenig später verkaufte er diese über den britischen Bultaco Importeur und spezialisierten Trialhändler „Comerfords“. GOV 132 wurde für 425 Pfund angeboten, GON 786 mit 350 Pfund hingegen deutlich günstiger. Dies, da sie weniger berühmt war, obwohl sie den gleichen technischen Stand hatte.



Im Jahre 1970 wurde GOV 132 vom bekannten Trial-Journalisten Ralph Venables gekauft. Dieser bat Sammy sie in perfekten Zustand zu versetzen und spendete sie an das „National Motor Museum“ in Beaulieu/GB. Er machte jedoch zur Auflage, dass die Maschine niemals außerhalb Großbritanniens verkauft werden dürfe.

Um 1983 begann Sammy dann selbst bei Pre65-Trials zu starten. Er baute sich dafür eine in weiten Teilen exakte Kopie von GOV 132 aus Ersatzteilen auf. Diese Maschine steht heute in seinem Museum in New Milton, Hants/GB und kann dort besichtigt werden.

Doch was geschah mit der Ariel GON 786? Als Comerfords die beiden Ariels zum Verkauf anbot, hatte ein Angestellter von Comerfords, Jock Wilson, bereits ein Auge auf die Maschine geworfen. Da GOV 132 sehr teuer war (eine brandneue Greeves Trialmaschine kostete damals weniger als die Hälfte des für die GOV 132 geforderten Preises) kam für ihn eher die GON 786 infrage. Wie auch immer wurde die Maschine zunächst im Februar 1965 an Arthur Fowler verkauft, ein Gespanntrial-Experte. Der verzichtete aber darauf das Motorrad mit einem Beiwagen auszustatten, wohl auch auf Intervention seines Freundes Jock Wilson. Der bekam die GON 786 von Fowler sogar immer wieder ausgeliehen, um damit an Veranstaltungen teilzunehmen. Am Jahresende gab Fowler wiederum die Maschine zurück an Comerfords um sie für ihn zu verkaufen. Diesmal ließ sich Jock Wilson seinen Traum nicht ein zweites Mal entgehen und schlug zu. In den folgenden Jahren hat Jock GON 786 in vielen Trials gefahren und unter anderem 1967 beim Scottish Six Days Trial, wo er die Klasse bis 500 cm³ auf ihr gewann.

Wilson verkaufte die Maschine dann aber doch wieder weiter, und zwar an Harry Rayner. Dieser kam mit GON 786 aber nie so zu Recht wie erhofft und verkaufte sie deshalb nur 18 Monate später an John Parry. Doch dem erging es ebenso wie seinem Vorbesitzer und verkaufte sie ebenfalls nur wenige Monate später zurück an Jock Wilson.

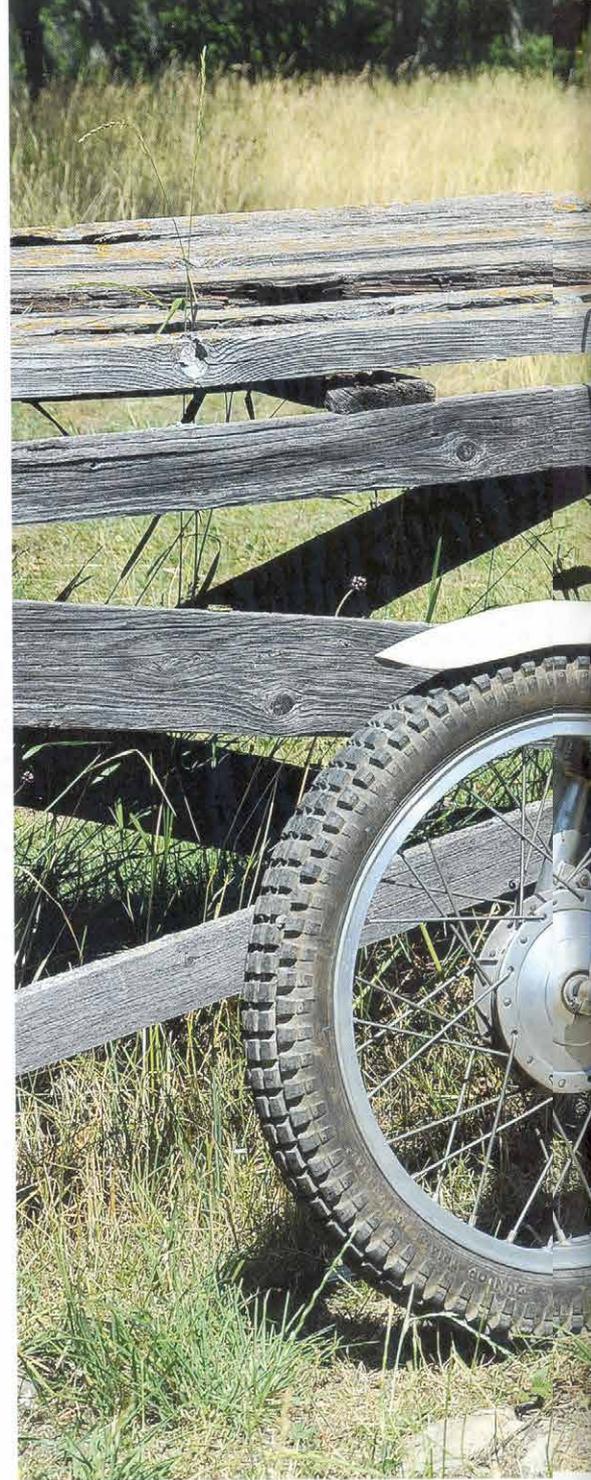
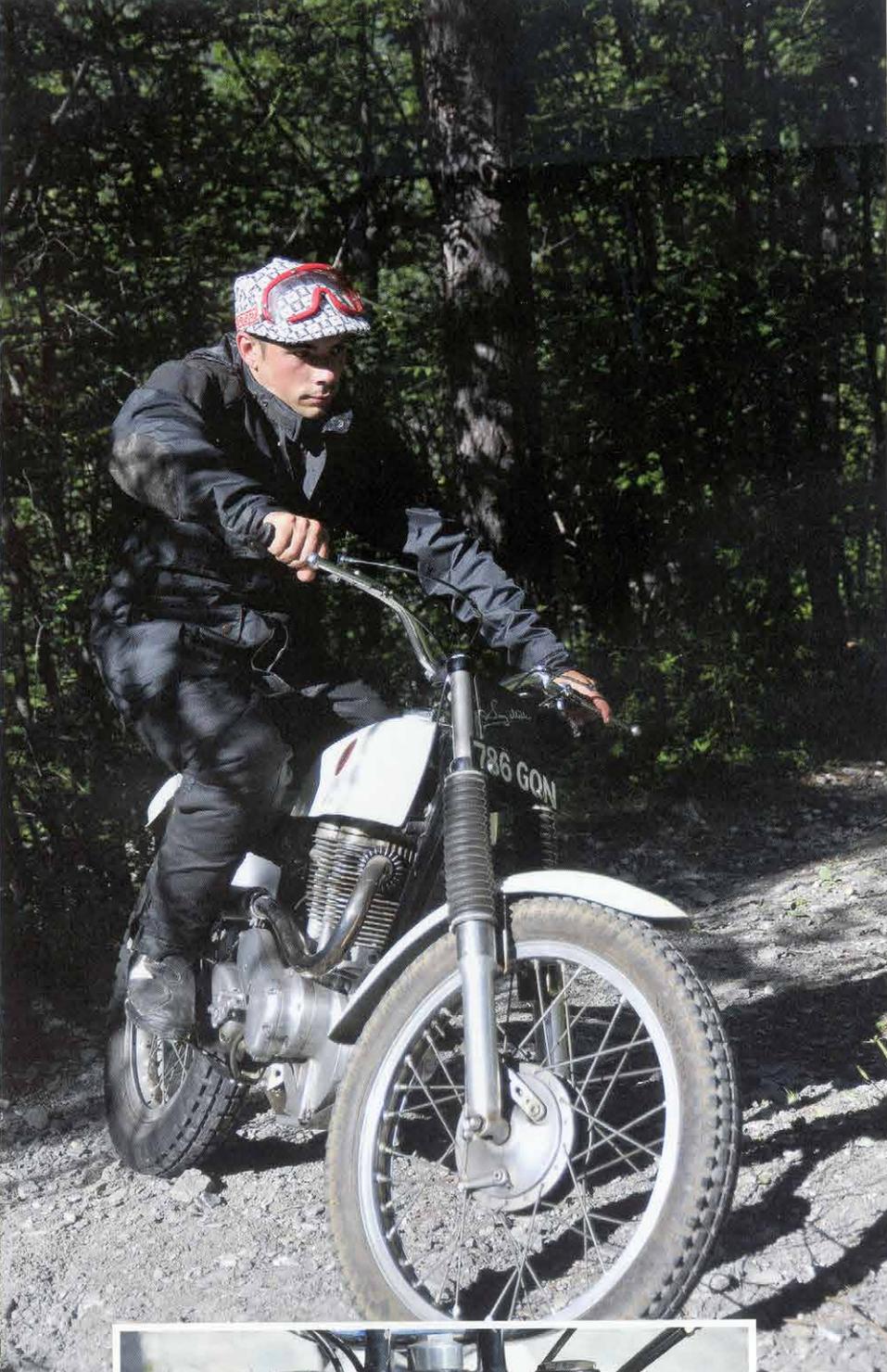
Mittlerweile war die Maschine aber ordentlich verbeult, sodass Jock sie perfekt restaurierte, und beschloss nicht mehr damit zu fahren, zumindest nicht in Veranstaltungen.

Danach haben viele versucht ihm die Maschine abzukaufen, doch Jock willigte nie ein, da er diesen Schritt schon einmal bitter bereut hatte. Bis 1988, da wurde Jock dann doch weich und gab die GON 786 an Ernie Page ab. Er kaufte sie, wie alle anderen zuvor, aus seiner Leidenschaft für den Trialsport. Doch er betrachtete sie eher als Kunstwerk und fuhr sie nur bei wenigen ausgesuchten Trials. Irgendwann hatte auch er sich wohl daran sattgesehen und da die Zeit eben alles ändert irgendwann – mittlerweile schrieb man schon das 21. Jahrhundert – stand GON 786 wieder zum Verkauf.

Als diese Nachricht Italien erreichte und damit auch den Trial-Enthusiasten und Liebhaber von Trialmaschinen aller Couleur, Carlo Ramella, konnte dieser es erst nicht glauben, dass GON 786 wieder zur Disposition stand. Nach zweimaliger Versicherung, dass es sich auch wirklich um die originale GON 786 handelte, sagte er dem Kauf spontan sofort zu. Und jetzt gehört die legendäre Sammy Miller Ariel HT5 GON 786 ihm.

Da Pippo Bartorilla ein Freund von Carlo und ebenfalls unser guter Freund ist, stellte Pippo den Kontakt zu Carlo her. Dieser willigte nicht nur bereitwillig ein uns die GON 786 zu zeigen und sie auch fotografieren zu dürfen, sondern bot uns auch sogleich an, die Maschine in der hier vorliegenden Art zur Probe fahren zu dürfen. So kam es zu unserem Besuch in einem Berg Chalet in den italienischen Westalpen und der Fahrt mit diesem legendären Trialmotorrad. An dieser Stelle möchten wir nicht vergessen, Carlo dafür zu danken, dass er uns diesen unvergesslichen Tag ermöglicht hat. Mille Grazie Carlo!





In den Ariels von Sammy Miller kommt seine ganze Genialität zum Ausdruck, als Fahrer wie auch als Techniker.

FAHREINDRUCK

Letztendlich war der Tag der Tage also gekommen. Es war der fünfzehnte August 2013. An diesem Tag durfte ich eine von nur zwei existierenden legendären „Sammy Miller“ Ariel testen.

Ich konnte meine Nervosität kaum im Zaum halten, als wir in Puy ankamen. Das ist ein kleines Dorf in den italienischen Alpen, ungefähr vierzig Kilometer westlich von Sestriere, wo 2006 die Olympischen Winterspiele stattfanden. Und so rutschte ich unruhig im Sitz unseres „Golf“ hin und her auf den letzten Kilometern bis Puy. Als wir das Auto dann schließlich am Straßenrand parkten, wurden wir auch gleich von Carlo Ramella, dem Besitzer der Ariel, welche ich heute fahren sollte, sowie dessen Freund und selbst exzellentem Trialfahrer Pippo Bartorilla empfangen.

Allerdings vorerst noch ohne „unsere“ Ariel, denn diese wartete noch gut verwahrt in einem Berghaus auf uns. „Ich bin sie seit letztem Jahr nicht mehr gefahren“ sagte Carlo, was mich daran zweifeln lies, ob wir sie überhaupt starten würden können? Aber mit der Hilfe von Pippo und einigen Kickstarts begann das Motorrad zu „sprechen“, allerdings so langsam, dass ich dachte, der Motor würde jeden Moment wieder ausgehen. Doch stattdes-



sen lief er weiter und meine Ohren gewöhnten sich an die ein-drucksvoll niedrigen Umdrehungen des Aggregats im Standgas.

Vergleichen mit heutigen Standards kann man das natür-lich nicht. Nicht nur in Bezug auf die Leerlaufdrehzahl des 500er-Motors, sondern auf die ganze Maschine bezogen. Für mich als jungen Fahrer bedeutete dies, dass ich mich frei machen musste von allen meinen bisherigen Erfahrungen für die Fahrt mit der Ariel. Denn als Mountainbike Downhill Rennfahrer der italienischen Top Ten, leidenschaftlicher Snowboarder und be-geisteter Trialfahrer bin ich zwar sportlich und habe auch einige Erfahrung auf modernen wie klassischen Trialmaschinen, doch ein Trialmotorrad vom Schlage der Ariel hatte ich bis dato nie zuvor gefahren.

Ihr dürft mir also glauben, dass mir das Herz bis zum Hals schlug, als ich mein Bein über die Ariel warf. Meine Aufregung war wohl in meinen Augen abzulesen, ebenso meine Anspan-nung. Deshalb begann ich mit einer guten Portion Respekt mit meiner Testfahrt, aber das gebührt einer Maschine, welche die Triallegende Sammy Miller gebaut hat, ja auch.

Bevor ich losfuhr machte ich mich mit den Armaturen von Kupplung und Bremse am Lenker vertraut, ebenso mit der mir doch völlig fremden Gasannahme des großvolumigen Einzylinder-Viertaktmotors. Auch nahm ich mir vor dem Einlegen eines Ganges in das Getriebe, die Zeit, die Maschine ein paar Mal unter mir hin und her zu wiegen, um das Gewicht einschätzen zu können. Dann fuhr ich vorsichtig ein paar mal nur die kleine Bergstraße rauf und runter um mich an das Handling sowie die Bremsen zu gewöhnen. Ganz langsam fühlte ich mich mehr und mehr zu Hause auf der schweren Maschine.

Bevor wir zu diesem Fahrtst der Ariel kamen, hatten mein Vater und ich alle Fotos von Sammy auf seiner Ariel studiert, welche in einigen Büchern veröffentlicht sind. Besonders die von ihm vielleicht nicht allein erfundene aber doch perfektionierte Kurventechnik im Stil des „body lean“ faszinierte uns dabei besonders. Jetzt stieg in mir auch bereits eine erste Ahnung davon auf, warum Sammy Miller seine „body lean“ Kurvenfahr-technik entwickelte. Denn nachdem ich mittlerweile auch einige enge Kehren gefahren war, konnte ich diesen Ausdruck viel

besser verstehen: Das Motorrad muss aufgrund seiner Masse, möglichst vertikal gehalten werden. Um nicht zur Kurveninnenseite zu kippen, wird mit dem Körper durch besagten „body lean“ die Balance gehalten. Warum gerade Sammy diese Fahrtechnik zur Perfektion trieb, wird klar, wenn man bedenkt, dass er schon damals ein sehr kleiner, ausgesprochen leichter Fahrer war. Er wog kaum mehr als die Hälfte der Ariel, hatte deren Masse also wenig entgegensetzen, weshalb er sich nur umso weiter in deren Gegenrichtung, also zur Kurvenaußenseite, lehnen musste.



Jetzt fühlte ich mich reif dafür, einige typische Fotomotive von Sammy nachzustellen. Dafür begaben wir uns auf steile Waldwege mit engen Kehren. Den Helm hatte ich gegen eine damals typische Mütze getauscht und eine klassische Carrera-Brille vom Typ 98-25 darüber gespannt, ähnlich wie Sammy in den 60ern fuhr. Eine ebenfalls klassische Wachshose und -jacke komplettierte das Outfit im Stil der damaligen Zeit.

Nachdem ich nun doch schon länger auf der Ariel gefahren war, fühlte ich mich bereit einige steile Kehren mit ihr in Angriff zu nehmen. Um die Maschine immer schön vertikal halten zu können, muss man als Fahrer unheimlich schnell reagieren und mit entsprechendem „body lean“ und Fußrastendruck gegensteuern. Hilfreich dabei ist, dass die Drehzahl des Motors unglaublich weit absinken kann und das Motorrad dennoch beim Gasgeben ordentlich anzieht. Sie tut dies mit einem tiefen Klang des wirklich harten Schlages des Arbeitstakts. Die lautmalerische Beschreibung des Geräusches einer Dampflokomotive passt wohl am besten dafür.

Noch kniffliger ist das Motorrad allerdings bei steilen Abfahrten zu fahren. Aufgrund des hohen Gewichtes schiebt sie gnadenlos in die Tiefe, denn die Trommelbremsen können der Schwerkraft kaum Paroli bieten und auch die Reifen haben bereits einige Jahre auf den Stollen! So erforderte die Ariel erheblich mehr Voraussicht als alle Fahrzeuge, welche ich bis dato fuhr.

Nach vielen engen Hangkehren, steilen Auf- und Abfahrten und sogar Steinsektionen muss ich sagen, dass mir die Ariel völlig neue Fahrindrücke vermittelte. Natürlich muss man von der Einstellung her ganz anders an eine solche Maschine herangehen als an eine moderne Maschine. Sie ist kein bloßes Werkzeug um möglichst hohe Hindernisse überwinden zu können, sondern quasi selbst schon ein Hindernis für sich. Doch genau darin lag für mich ein ganz besonderer Reiz, welcher mir einen bisher ungekannten Fahrspaß einbrachte.

Stets musste ich aufpassen, dass ich mich durch den Spaß mit der Ariel nicht dazu verleiten ließ, schwerere Hindernisse zu versuchen. Denn auch beim Fußbesetzen ist mit der Ariel Vorsicht geboten. Die Sitzhöhe ist im Vergleich zu heutigen Standards enorm hoch und das Gewicht von 111 kg wird jedes mal massiv spürbar, wenn man die Maschine etwas zu viel in Schräglage bringt. Jedenfalls ist es mir gelungen dieses Juwel nicht auf die Seite zu legen oder gar zu stürzen, doch ich fuhr natürlich auch nicht allzu schwere Sektionen.

Berücksichtigt man das Alter der Maschine jedoch, so fährt sie sehr stabil über Steinfelder und ist dennoch leicht zu manövrieren. Das dürfte wohl an der magischen „Miller-Geometrie“ mit den gut konzentrierten Massen liegen. Anteil daran hat aber sicher auch die hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel einer Norton Roadholder in BSA-Gabelbrücken, welche für den Trial-einsatz gekürzt wurde, um den Radstand zu verkürzen. Auch einzelne Hindernisse überrollt sie aufgrund 220 mm Bodenfreiheit unerwartet locker. Aber wie gesagt, alles unter dem Gesichtspunkt ihrer eigenen Ära.

Nach mehreren Stunden wundervollem Fahrvergnügen auf der Ariel war ich ganz schön fertig, obwohl ich doch glaube behaupten zu können, relativ fit zu sein. Das Gewicht der Maschine fordert eben doch einiges an Kraft und ich bewundere nun das Fahrkönnen von Sammy Miller auf der Ariel umso mehr. So gut die Ariel auch fährt, verglichen mit anderen Maschinen dieser Zeit, so ist es ganz bestimmt der Verdienst von „Magic Miller“, dass Ariel so viele Siege holen konnte.

Nachdem wir die Ariel wieder wohlbehalten auf ihren Platz in ihrem Berghaus gebracht hatten, konnten wir uns bei gegrilltem Fleisch und einer Flasche gutem Barolo-Rotwein erholen. Am Tag danach erwartete uns die Einladung ein weiteres ganz spezielles Trialmotorrad von Carlo's Sammlung zu testen: die 250er Moto Guzzi „Bartorilla“, aber das ist eine andere Geschichte.



NO STOPPING
DI SOSTA
CADUTA NEVE



1.

DIE WICHTIGSTEN DESIGNLÖSUNGEN:

Die Ariel GON 786 by Sammy Miller hatte mehrere verschiedene innovative Designlösungen. Hier die zehn wichtigsten:

1. Rahmen: Dieser ist aus Reynolds 532 Rohren hergestellt und hat das Ölreservoir im Rahmen integriert. Der Lenkwinkel wurde dahingehend modifiziert, dass die Gabel steiler steht, sich also ein geringerer Nachlauf ergibt. Ziel dieser Änderung war, die Handlichkeit der Maschine zu erhöhen.

2. Benzintank: Die Form des sehr schön gestalteten Benzintanks erfreut nicht nur das Auge. Auch technisch erfüllt diese Form einige Anforderungen besser als das Original. Die Aussparungen im vorderen Bereich erlauben den Gabelstandrohren weit hinein

Richtung Rahmen zu drehen, was den Lenkeinschlag drastisch erhöht und somit erheblich engere Kurvenradien ermöglicht. Außerdem ist er sehr schlank geformt, sodass der Fahrer möglichst viel Bewegungsfreiheit hat. Befestigt ist er mit nur einer Schraube.

Da der Tank aus Fiberglas besteht, ist er sehr leicht. Gefertigt hat ihn die Firma „BML“ (Butler Moulded Laminates), wie eine schicke Metallplakette hinter dem Tankstutzen ausweist. Der Eigentümer, Chris Butler, war selbst Trialfahrer und hat mit der „Butler Superlight Trials Bike“ sogar eine eigene Maschine auf die Räder gestellt.



3.

2.

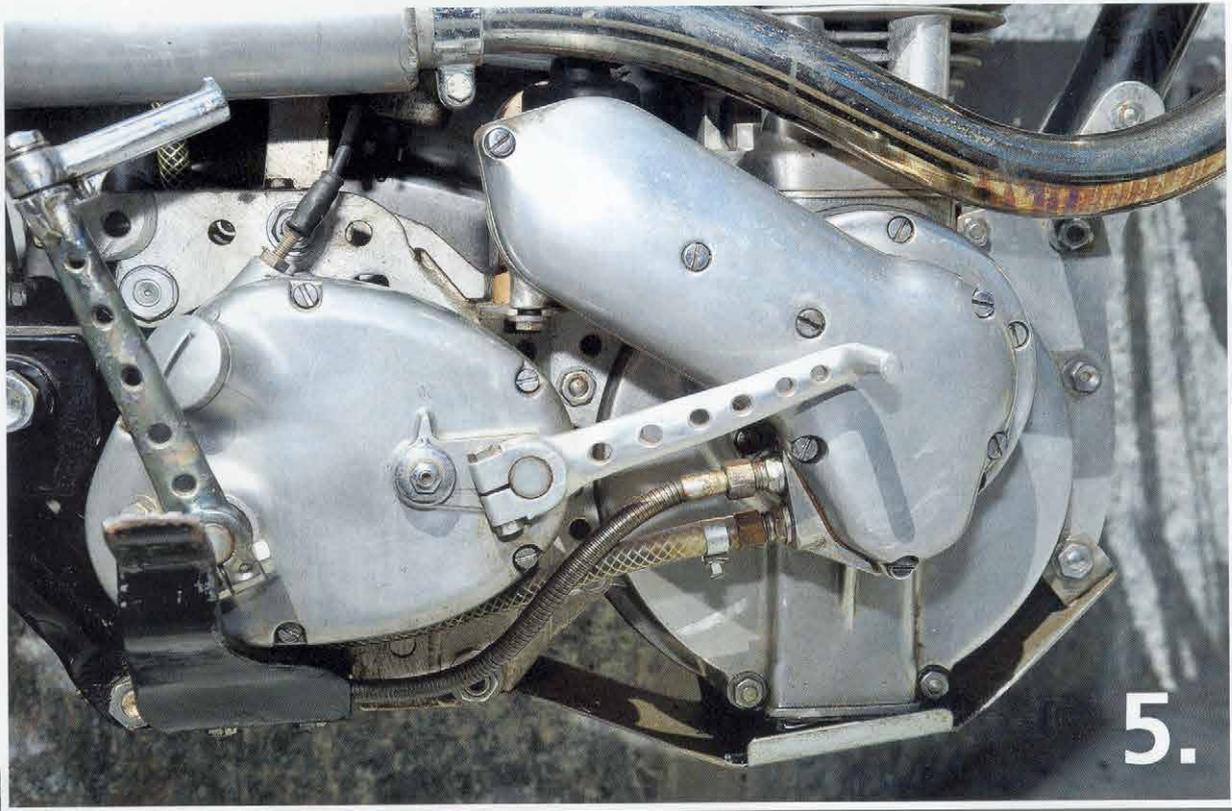


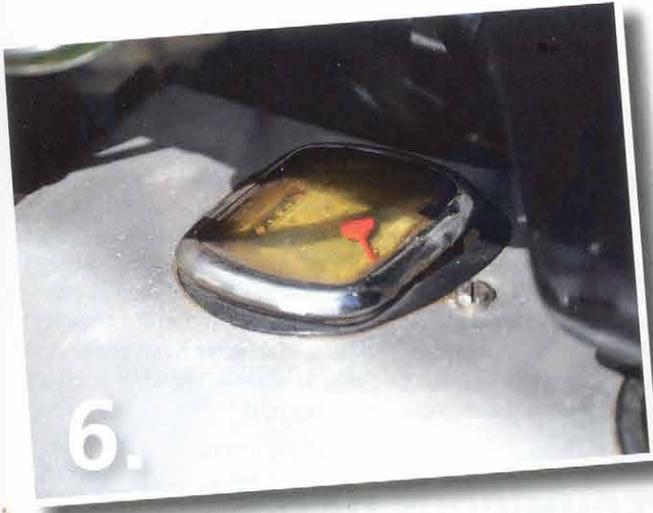
4.



3. Sitz-Kombination: Der Sitz ist als Kombination mit dem hinteren Kotflügel ausgelegt. Eine weiteres Fiberglas-Kunstwerk von Chris Butler mit integrierter Fläche für die Kennzeichentafel. Der Sitzbereich ist dort, wo die Beine anliegen, beim Fahren im Stehen sehr schlank gehalten. Dennoch ist der Sitzkomfort des kleinen, schlanken Sitzleders ganz passabel. Die Farbgebung der Fiberglasbauteile in Cremeweiß ist zum Synonym für die Sammy Miller Ariels geworden.

4. Abgasanlage: Die Abgase dürfen sich nach dem Verlassen des Brennraumes wie in einer Achterbahn fühlen. In einer wunderschönen, extrem kompakten Kurve schmiegt sich der Krümmer förmlich an den Motor und nimmt dabei die aufsteigende Form des Zündmagneten-Gehäuses auf. Der Schalldämpfer ist absolut minimalistisch ausgeführt, sodass man sich am deftigen Klang des großvolumigen Einzylinders erfreuen kann. Die heißen Abgase werden aus dem Schalldämpfer direkt auf die Stollen des Hinterreifens geblasen. Diese geniale Idee ermöglicht es den Gasen den Reifen frei zu blasen und außerdem wird der harte Gummi des Dunlop-Universal angewärmt, was dem Griff zugutekommt.





6.

5. Gewicht: Der Stahl-Kickstarter sowie der Schalthebel aus Aluminium sowie viele andere Teile sind mit Bohrlöchern versehen, um noch ein paar weitere Gramm vom Motorrad abzuspannen.

6. Tachometer: Hinter dem Zylinder auf dem Motorgehäuse montiert und durch ein Aluminium-Blech von Schlamm geschützt. Nicht gerade einfach dort die Geschwindigkeit abzulesen, aber wer tut das schon in der langsamsten aller Motorradsportarten!

7. Kupplungsdeckel: Im Kasten des Primärtriebes ist ein separater Deckel angebracht, welcher den Zugang zur Kupplung direkt ermöglicht.

8. Vorderrad-Kotflügel: Er lässt sehr viel Freiraum zum Reifen und ist trotz seiner minimalistischen Auslegung dennoch sehr effizient. Sein Fiberglas-Aufbau steht in perfekter ästhetischer Harmonie zum Tank und der Sitzbank-Kombination.



8.

9. Kettenschutz: Ebenfalls aus superleichtem Fiberglas hergestellt. Er ist geradlinig und rein nach funktionellen Gesichtspunkten geformt.

10. Schwinge: Im linken Schwingenholm ist ein kleines Ölreservoir integriert, dessen Inhalt mittels einem kleinen Hahn regulierbar auf die Sekundär-Kette tropfte und diese somit stets leichtgängig hielt.



9.+10

Der stolze Besitzer des Juwels: Carlo Ramella



Die Kombination all dieser Dinge führt zu einer unvergesslichen Gesamtästhetik dieses Motorrads, in welcher letztlich die Genialität von Sammy Miller zum Ausdruck kommt. Alle müssen wir anerkennen, dass dieses Motorrad von Sammy Miller ein Meilenstein des Motorrad-Designs darstellt. Wenn ich jemals ein Buch geschrieben hätte über den Einfluss des BAUHAUS-Design mit der Philosophie des „Weniger ist mehr“, hätte ich sicher ein Foto dieses Motorrads beigefügt. Man kann sich nur vorstellen was Sammy Miller alles hätte tun können, wenn er für Greeves, BSA oder Triumph gearbeitet hätte... Tatsächlich hat er weitere Meisterstücke für Bultaco und Honda abgeliefert, aber auch das ist eine andere Geschichte! <

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart:	Einzylinder Viertakt mit Aluminium-Zylinder
Hubraum:	497 cm ³
Bohrung:	81,8 mm
Hub:	95 mm
Verdichtung:	8,5 : 1
Leistung:	17,5 kW / 5800 U/min.
Vergaser:	Amal monoblock
Schmierung:	Trockensumpf mit doppelter Ölpumpe und separate Öltank
Primärtrieb:	Kette
Kupplung:	Mehrscheiben im Ölbad
Getriebe:	Pre-Unit, 4-Gang
Übersetzung:	1. 6:1 / 2. 9.5:1 / 3. 14.7:1 / 19.3:1

FAHRWERK

Rahmen:	Stahlrahmen Reynolds 531 (ca. 14 kg)
Gabel:	Hydraulische Teleskopgabel
Schwinge:	In Silentblöcken gelagert, integrierte Kettenschmierung, Armstrong Federbeine
Vorderreifen:	Dunlop Trials Universal 2.75 x 21,
Hinterreifen:	Dunlop Universal 4.00 x 19
Bremsen:	Trommel 180 mm
Radstand:	1340 mm
Bodenfreiheit:	220 mm
Sitzhöhe:	810 mm
Lenkwinkel:	63.5 Grad
Leergewicht:	111 kg

