

# Ariel Leader



Ariel Leader bio je namijenjen maksimalnoj eksploataciji. Tako se našao u službi britanskih vatrogasaca, poštara i policije



Originalna izvedba Ariel Leadera u dvije boje. Osim boje, originalne su i gume s bijelim bočnim obručima

Jedan od tipično britanskih tehničkih primjeraka na dva kotača s kraja pedesetih predstavljao je viziju koju danas slijede brojni svjetski priznati proizvođači. Nudio je mnoga praktična rješenja koja su mu omogućavala jednostavan preobražaj iz skutera u motocikl

## Britanski maks skuter

PIŠE: MIRO BARIĆ

U ovoj smo se rubrici nebrojeno puta osvrtnali na prošlost kako bi je usporedili s današnjom proizvodnjom motocikala. Skuteri su danas popularni više nego ikad. Skuter je isprva bio maleno, lagano i jeftino vozilo. No, malo pomalo, sve u interesu kupaca, paleta modela se proširivala i tako smo od malenog skutera došli do midi i maks skutera, koji nisu nepoznanica u prošlosti motociklizma. Jedan od takvih primjeraka je i britanski Ariel Leader. Kod nas je to prilično nepoznato vozilo, ali u Britaniji je bilo popularno u 50-tim i 60-tim godinama prošlog stoljeća, a neodoljivo podsjeća na današnje modele skutera. No, malena je razlika u tomu što je

Arielov model bio opremljen nešto većim kotačima od današnjih skutera, što je uglavnom dobro. Naime, što je kotač veći, neravnina na cesti bit će manja - to je poznato. U doba kada je nastao ovaj interesantan model ceste su bili u lošijem stanju nego danas, pa je taj izbor ciklistike logičan.

Još jedan detalj odaje provincijenciju Leadera, a to je britansko prevrtljivo vrijeme. Svatko tko je makar samo jednom bio u Britaniji sjeća se iznenadnih kiša "iz vedra neba". No, motociklistima s otoka kiša mnogo manje smeta nego, primjerice, onima s Mediterana, u koje i mi spadamo. Leader je bio namijenjen upravo takvim vremenskim uvjetima. Štitnici za noge, koljena i ruke, zajedno s velikim vjetrobra-

nom, maksimalno su štitili vozača. Udobnost je prva velika prednost ovog skutera. Motociklistima često ponestaje prostora za prtljagu, ali ovdje su konstruktori razmišljali upravo u tom smjeru. Skuter je imao četiri prtljažna prostora: jedan na vrhu rezervoara za osobne potrebe vozača, klasičan nosač prtljage iz sjedala suvozača, te još dva stilski dotjerana putna kovčega, po jedan sa svake strane. Nema sumnje da je praktičnost bila na prvom mjestu dizajnerima ovog neobičnog, ali vrlo simpatič-



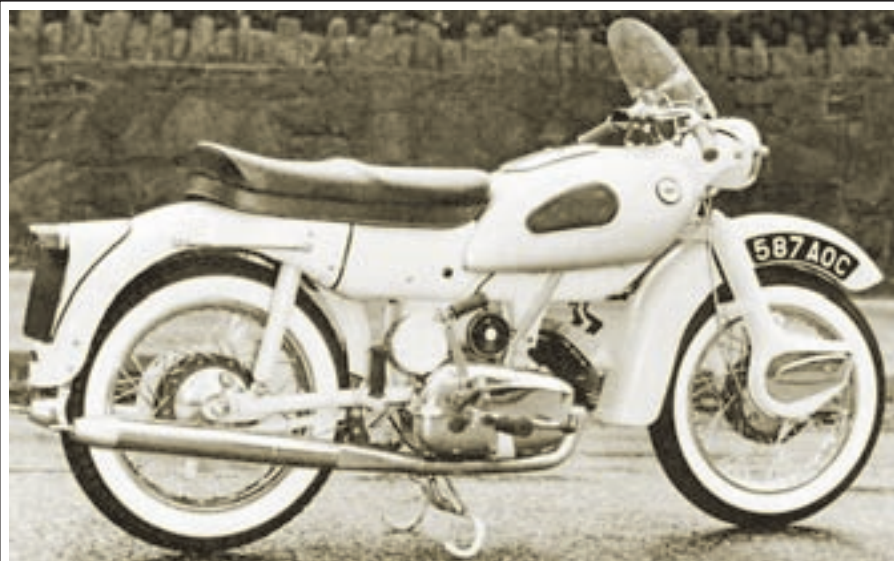
Još jedna idealizirana slika iz reklamnog letka 1960. godine prikazuje par koji se sprema za put

nog vozila. Od njegovog vremena prošlo je točno 50 godina, pola stoljeća. Iako su motocikli u to vrijeme bili opremljeni vrlo skromno,



Nekoliko rukom rađenih reklamnih plakata iz 1958. prikazivalo je Ariel Leader u sportskoj izvedbi gore, naked desno, i zatvorenoj verziji





Ariel Leader 250 u izvedbi super sport, s 20 KS pri 6600 okr/min dosezao je 125 km/h. Malo spušten upravljač i vjetrobrana odavao je njegov sportski karakter, a bio je čak dvadeset kilograma lakši od zatvorene verzije!



Okrvir od prešanih limova vijcima je montiran u jednu cjelinu

Ariel Leader imao je čak i električne pokazivače pravca.

Utrošeno je mnogo truda da bi se taj motocikl mogao svidjeti gotovo svakome. Naime, vrlo brzom demontažom bočnih prtljažnih kutija i štinitika za noge, vjetrobrana i oplata oko agregata, dobivena je nova slika motocikla. Danas bismo rekli da je to naked izvedba koja se mogla koristiti čak i na natjecanjima, i to s razlogom! Nakon udruživanja s tvornicom BSA tvrtka Ariel iz Birminghama gubi neovisnost, a njihov model Leader bio je posljednji samostalni projekt. Taj motocikl trebao je

poslužiti i kao alternativa malenim britanskim automobilima. Tako je stalno u reklamama i publikacijama naglašavana udobnost, prostori za prtljagu i praktičnost. No, kako nije baš svima stalo do udobnosti, postojala je i malo prije spomenuta mogućnost da se vozilo transformira iz skutera u motocikl. Ariel Leader bio je drugačije konstruiran nego današnji skuteri. Okvir motocikla bio je od štampanih limenih elemenata koji su se pričvršćivali vijcima. Tako je ovaj montažni okvir davao mogućnost vlasnicima da sami odstrane ili pridodaju ono što im odgovara. U



**MALOPRODAJA:**

Cakovec: Motorido tel. 040/390-432, Rijeka: Marcel d.o.o. 051/621-818, Krapina: Auto moto nautika, tel. 049/372-004 Zadar: Rent AH Zadar d.o.o. tel. 023/236-600, Zagreb: Viktor Motosport tel. 01/3079-274, Maruševac: Danas d.o.o. tel. 042/729-506 Trogir: Moto shop Trident tel. 021/796-687, tel. 051/621/818, Sesvete: Bencony Moto tel. 01/2059-960, Sisak: Oldi d.o.o. tel. 044/523-056, Vinkovci: Auto kuća Slukić tel. 042/331-700, Split: Moto centar Mayer tel. 021/312-344, Nedelišće: Auto kuća Slukić, tel. 040/821-953, Jastrebarsko: Gorički -Auto, tel. 6282-626, Nova Gradiška: Trgovački obrt Driver tel. 035/362-901

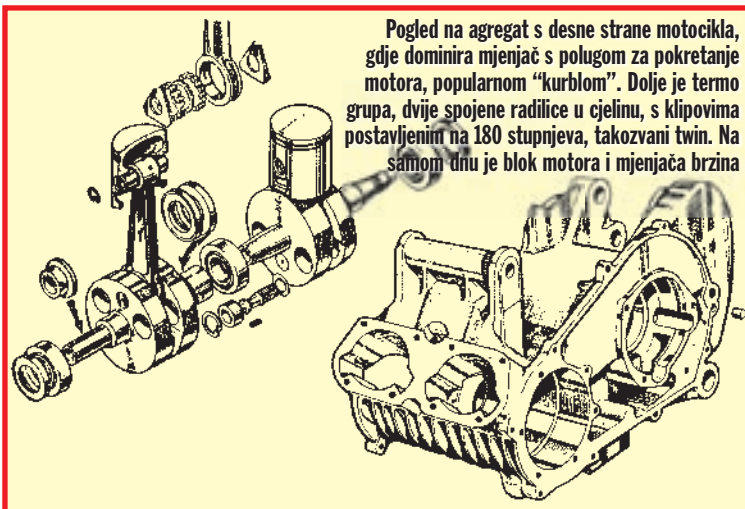
**SERVIS:**

Zagreb: Auto moto Karmat 01/3454-592, Honda Viktorij 01/3881-989

**Auto moto nautika**

Samoborska 241  
Zagreb  
Tel.: 01/5545 700  
Fax: 01/5545 709  
www.amn.hr  
amn@amn.hr





Pogled na agregat s desne strane motocikla, gdje dominira mjenjač s polugom za pokretanje motora, popularnom "kurblo". Dolje je termo grupa, dvije spojene radilice u cjelinu, s klipovima postavljenim na 180 stupnjeva, takozvani twin. Na samom dnu je blok motora i mjenjača brzina



Prednji ovjes oslanja se na samo jedan most vilice, što je dosta loše, poput mnogih današnjih skutera, ali ovaj tip je oscilirajući, s polužem i parom hidrauličkih amortizera



verziji skutera agregat nije bio vidljiv. To je bila izvedenica za one koji nisu voljeli buku, a nisu se mogli ni uprljati u doticaju s motorom. Spremnik goriva kapaciteta 11 litara jednostavno se montirao na solidno izveden okvir. Odstranjivanjem lijeve i desne zaštitne oplave agregata lako se dolazilo do dvotaktnog, dvocilindričnog paralelnog zrakom hladnog motora.

Zapremina od 250 ccm u idealnim mjerama za provrt cilindra i hod klipa (54x54)=125x2 bila je jednostavna i ulijevala povjerenje korisnicima ovog neobičnog i lijepog vozila. Samo jedan Amalov rasplinjač bio je zadužen za punje-

nje cilindara, iz kojih se na svaku stranu motocikla protezao oveći ispušni prigušivač. Zahvaljujući tim prigušivačima motocikl je funkcionirao vrlo tiho i ugađeno. Mjenjač je bio klasičan, sa četiri stupnja prijenosa i sa zupčanicima u stalnom zahvatu. Poluga mjenjača je bila na desnoj strani. Primarni je prijenos bio tipično britanski: putem lanca na spojku, koja je u uljnoj kupci. Održavanje je bilo vrlo jednostavno, kao i kod svih dvotaktnih agregata tih godina. Kompletno vozilo težilo je 136 kg, a najveća snaga bila je 16 KS pri 6400 okr/min, dovoljno za maksimalnu brzinu od 112 km/h. Kasnije, 60-tih godina, motor je bio

modificiran, pa je snaga povećana na 17,5 KS pri 6600 okr/min.

Još samo nekoliko riječi o ovjesu: prednji ovjes je bio oscilirajućeg tipa s parom hidrauličkih amortizera koji se oslanjaju na donji most vilice. Straga je bio par teleskopskih i također hidrauličkih amortizera. Kotači su bili promjera 16 inča, širine 2 inča, dok su pneumatice bili marke Dunlop 3,25/16 inča. Obje su kočnice bile bubanj sa po parom kočionih obloga te jednim ekscentrom. Promjer bubnja od 150 mm na oba kotača bio je dovoljan za solidno zaustavljanje vozila.

Možda zvuči neobično, no Leader je prije 50 godina bio vrlo nekon-

vencionalno i avangardno vozilo. Konstruirao ga je 1955. Valentine Page, iskusni 63-godišnji projektant Ariela. Suradnici su mu bili Tom Davis i Ken J. Whistance. Samo tri godine bile su potrebne da se pokrene serijska proizvodnja. Već u prvoj godini proizvedeno je više od 10 000 primjeraka. Ariel Leader proglašen je motociklom godine u Velikoj Britaniji 1959. godine. Proizvodio se do 1965. godine.

Poznat je po tome što je bio u službi britanske pošte, vatrogasaca i policije. Kod nas ovi simpatični motocikli -skuteri nisu bili nikada uvezani, pa su ostali potpuno nepoznati. ■

**Rasprodaja modela 2007**

RIUGA 993 KN    ELORADO 1.146 KN    KAIRON 1.529 KN    DESERT FOX 2.294 KN    LUCILLA 2.600 KN    TUDOR 917 KN    NIMA II 1.223 KN

ON ROAD GORE 1.764 KN    AVANTI 1.109 KN    SPORT RAIN LOBO KN    VERTIGO CORSA 2.250 KN    FGF TITAN CERAMIC

NOVARA 420 KN    KANDU 1.338 KN    SPEEDSTER 274 KN    C2 SILVER SPACE 3.735 KN    SI PRO 4.342 KN    HX 702 PEGASUS 2.676 KN

NOVARA 420 KN    KANDU 1.338 KN    SPEEDSTER 274 KN    C2 SILVER SPACE 3.735 KN    RI 3.510 KN    HX 405 INFERNO 2.085 KN

**IKS**

**Schuberth**

**SIDI**

**SPIEGLER**

**WP**

**SHOX**

**RIZOMA**

[www.motooprema.hr](http://www.motooprema.hr)

**ŠEPIĆ COMMERCE**

Zagreb, Rastočka 14, Tel: 01/6141 062 Fax: 01/654 28 66

PRODAJNA MJESTA: MOTO TRADE, KARLOVAC, 047 654 588 • IKS-SHOP SPLIT, 021 532 432 • ILJADICA-RAPO, ŠIBENIK, 022 213 159 • SUPERBIKE, VARAŽDIN, 042 320 898 • BIG BIKE, SL. BROD, 035 448 347 • MOTO MARKET SERVIS, POZEGA, 034 292 913 • MOTO SHOP TRIDENT, TROGIR, 021 796 687 • HP MOTORI, PULA, 052 383 506 • KRIDOMA, OSJEK, 031 358 555 • SPRINT, RIJEKA, 051 211 629 • MALI MOTO, LOVRAN, 051 293 826 • LEIGA, ZADAR, 023 326 419 • FINDI, UMAG, 052 721 328 • MOTO MODA, SESV. KRALJEVEC, 01 2046 509 • GLOBAL SPLIT, SPLIT, 021 383 898 • LKO, KUTINA, 044 621 512 • LOVAC, KLUČAN MAROF, 042 351 905 • MONTIS, LABINCI, 052 455 505 • M&CO, DUBROVNIK, 020 418 626 • DANTE, BABIN KUK, 020 438 540 • AUTO SERVIS BLAŽEKA, DONJI KRALJEVEC, 040 655 165 • MAXI MOTO, METKOVIĆ, 020 690 360 • MOTO SERVIS, DUBROVNIK, 020 421 691 • BAČANI, ČAZMA, 043 771 961 • CIKLL, PULA, 052/534-947 • AFRICA MOTO, MAKARSKA, 021 610-016 • BENDIX, VINKOVCI, 032 306-480 • MAG-PROMET, VINKOVCI, 032 306 502 • ČVAJKO MOTORI, CRKVENICA, 051 784 789 • MOTO CENTAR IVANDUJA, OSJEK, 031 303 355 • MOTO CENTAR, LUDBREG 042 306 785 • MOTO BEAN, BRODARICA, 022 351 940 • HUGO MOTO, DONJI MIHOLJAC, 031 630-086-PRIBUDIC-BORČIĆ KRANJEVIĆEVA 16-24, 021 534-145; SPLIT -IKS SHOP SPLIT VUKOVARSKA 60, 021/532 432 • XTREME SHOP, ZAGREB, 01 2444 620 • VIKTOR MOTOSPORT d.o.o., ZAGREB, 01 3079 274 •