

Viererbande - RUDGE 500ohv Special 1931

Wenn ein englischsprachiger Motorradfreak von Special spricht, so meint er damit im allgemeinen eine modifizierte oder umgebaute Variante einer Serienausführung. Häufig betrifft das zu Rennmaschinen mutierte Sport- oder Tourenmaschinen. Aber manchmal ist das auch irreführend, nämlich wenn schon die Hersteller selbst aus irgendwelchen Gründen ein Modell so nannten. Warum aber diese Rudge hier Special heißt, bleibt im Dunkeln der Geschichte. Denn eigentlich ist sie ja eine ganz normale Tourensportmaschine, die als Basismodell genau ins übliche Rudge Vierer Schema passt – nämlich Viertakt-Vierventil-Viergang.

Vielleicht ist genau das der Grund – die Special ist nämlich nicht das Basismodell, aus dem die Rennmaschinen entwickelt wurden, sondern genau umgekehrt. Zuerst waren die siegreichen Renner, die Werksmaschinen, die käuflichen TT Replicas und die Rennsport-Ulster (die nach dem irischen Straßenkurs benannt wurde, auf dem sie erfolgreich war), und erst in deren Gefolge kam die Special. Wahrscheinlich wollten die Hersteller von dem guten Ruf profitieren, den sich Rudge durch mehrere Siege bei der Tourist Trophy und anderen internationalen Rennen geschaffen hatte. In den späteren 20er und frühen 30er Jahren war Rudge die Marke, die es für die Konkurrenz zu schlagen galt. Und so unterscheidet sich auf einen flüchtigen Blick auch die Special nicht gravierend von ihren schnellen Brüdern. Der Vierventil-Motor, das Viergang Getriebe, die kombinierte Bremse, all das findet man in ähnlicher Form auch an den Rennmodellen. Natürlich ist die „Special“ aber bestens ausgerüstet, um im normalen Straßenverkehr bestehen zu können. Man wollte seine Kunden ja nicht nur mit sportlichen Höchstleistungen imponieren, nein, Alltags-tauglichkeit und Zuverlässigkeit hatte man bei der Entwicklung ganz besonders im Auge.

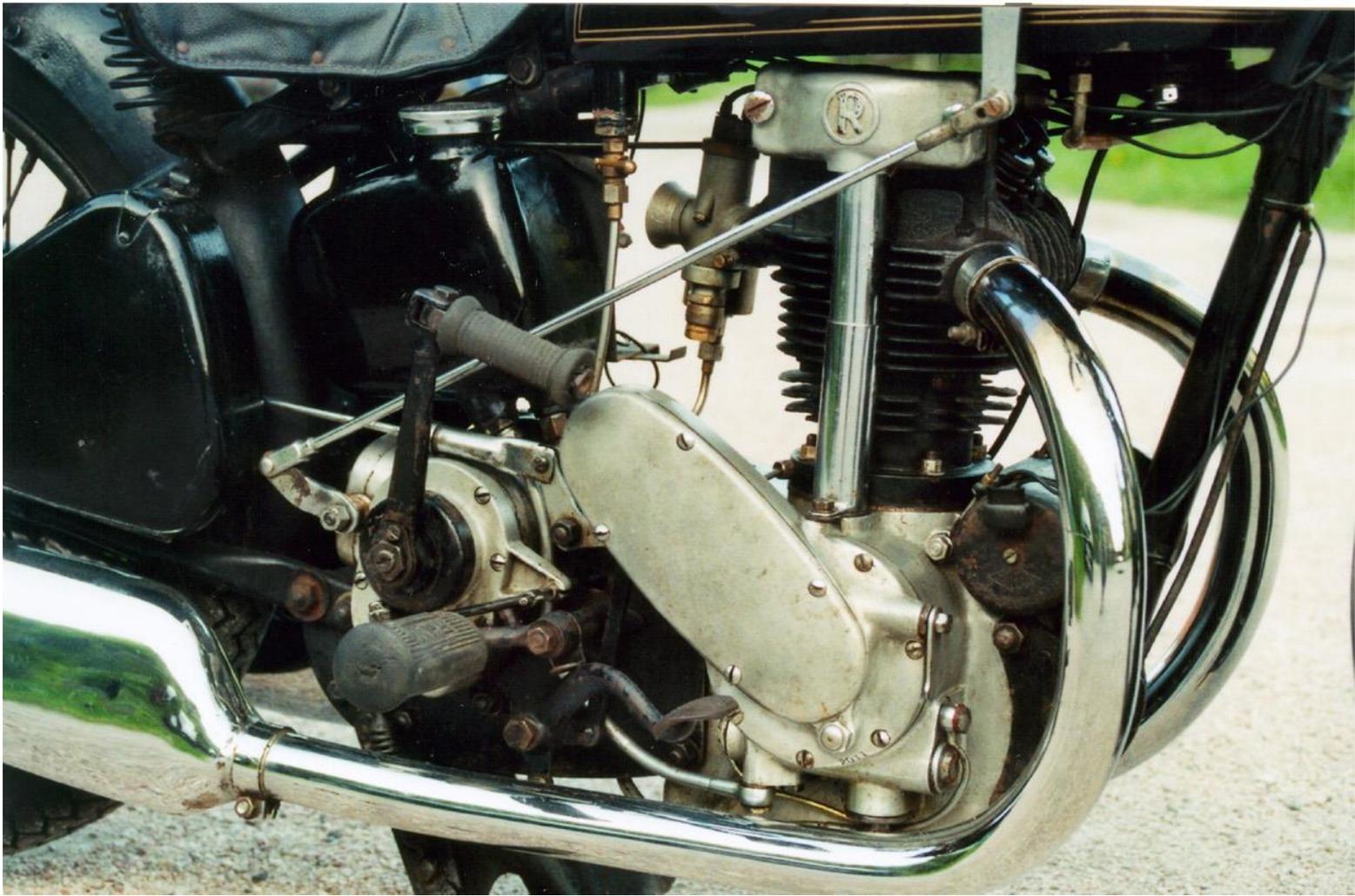
So schwärmt ein Besitzer: *„Zugegeben, ich habe schon ein schnelleres Motorrad besessen. Aber die 21 PS Leistung in Verbindung mit der wirklich optimalen Straßenlage genügen, um bei Ausflügen in der Gruppe auch mit wesentlich moderneren Maschinen mithalten zu können. Die Bremsen gehören zu den Besten, die damals zu finden waren, und zuverlässig ist sie ... Ich habe sie schon einmal abgemeldet gehabt und über ein Jahr nicht einmal angeschaut. Aber beim ersten Kick ist sie angesprungen, ich bin direkt erschrocken! Das einzige Manko sind die tiefliegenden Auspuffe, die bei Schräglagen schnell einmal aufsetzen und so höhere Kurventempi verhindern. Deshalb haben die bei Rudge bei den späteren Ulster-Modellen den Auspuff wohl nach oben verlegt...“*

OVERSEAS EDITION

Rudge-Whitworth Motor Cycles



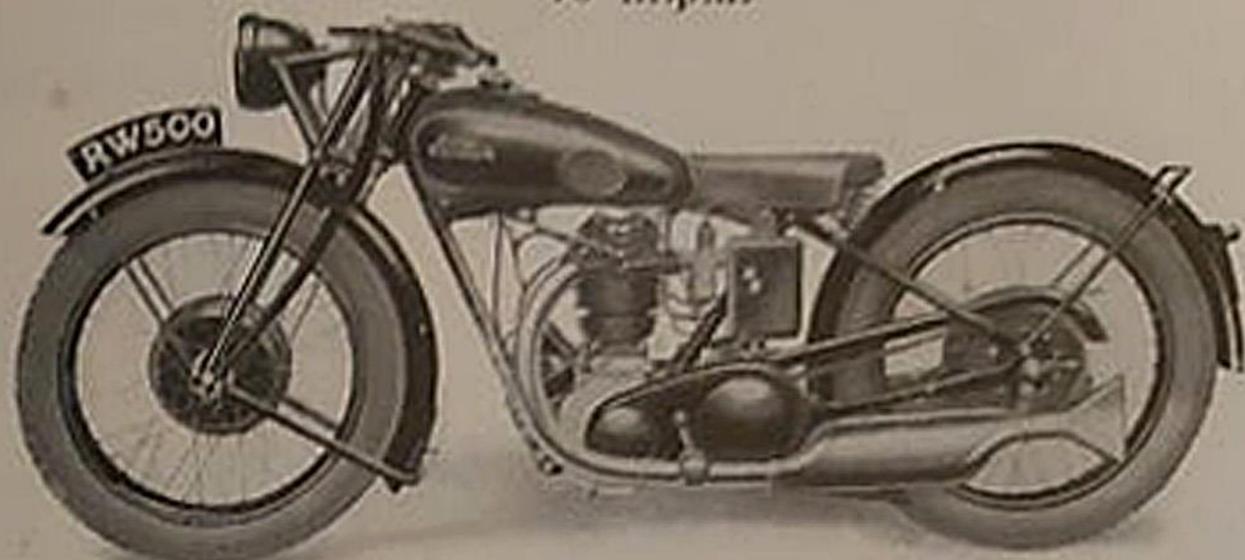
SOLE AGENTS FOR WESTERN AUSTRALIA
FLOWER, DAVIES & CO. LTD. LIMITED,
MOTORCYCLE DEPT.,
230 BAY STREET, PERTH.





The 500 c.c. SPECIAL MODEL

70 m.p.h.



SPECIFICATION

ENGINE. 55 mm. bore x 53 mm. stroke, 499 c.c., 11.5 h.p. Two overhead solid nickel steel inlet valves and two overhead hollow "Celerity" exhaust valves. Heller bearings to main shaft and big end of connecting rod, aluminium alloy dome-topped pistons, fully floating gudgeon pin, detachable head. (See page 4).

LUBRICATION. Rudge-Whitworth internal mechanical oil pump with tell-tale plunger and one external oil pipe only. (See page 3).

CARBURETTOR. Amal, two lever or twist grip control optional.

ELECTRIC LIGHTING. 6 volts, M.I. Magna set. Dynamo in same unit with magneto. Battery carried on seat tube.

FRAME. All steel straight tube frame with drop-fitted steering head.

FORKS. Parallel Ruler type with enclosed central spring. Re-designed with increased travel and incorporated shock absorber.

BRAKES. Rudge-Whitworth Proportional Coupled Internal Expanding 8 in. x 1 1/2 in., actuated together by a single pedal. Front brake can be applied alone, by inverted handlebar lever. (See page 3).

ADJUSTABLE FOOTRESTS OR FOOTBOARDS. With thick rubber pads. Optional.

HANDLEBAR. Adjustable Semi-Sports type. End covered with black celluloid, built-in steering damper.

MUDGUARDS. Car section, 8 in. wide. Detachable flap on the rear guard permits of easy wheel removal.

TANK. Streamline saddle tank, finished in black and gold. Capacity 2 1/2 gallons of petrol, 3 pints of oil. (Use Castrol XXI oil. See page 6).

EXHAUST SYSTEM. Two 1 1/2 in. wide angle, radial exhaust pipes from the cylinder lead to two large plated sheet metal silencers, thence by pepper-box pipes with 8 in. fish tail ends. Capacity 16 times that of cylinder. (See page 6).

TRANSMISSION. By roller chain (1 1/2 in. pitch x 3/8 in. wide) from engine to gear box and from gear box to back wheel.

CLUTCH. Asbestos fabric lined dryplate clutch.

GEAR BOX. Rudge-Whitworth four-speed gear box with improved and strengthened teeth. Enclosed kick starter. Gate control on tank. (See page 5). Sole gears: 4.9 to 1, 6.3 to 1, 8.5 to 1, 13.2 to 1. Subgear gears: 5.2 to 1, 7.2 to 1, 9.4 to 1, 17.3 to 1.

WHEELS. Quickie detachable and interchangeable with easily adjustable bearings, fitted with Dunlop Heavy Car 26 in. x 2 1/2 in. wired-on tyres. (See page 5).

STANDS. Garter stands are provided for both front and back wheels, the latter being of the central spring-up type.

CARRIER. Optional, fitted without extra charge.

SADDLE. Soft top Lycell.

KNEE GRIPS. Adjustable pneumatic type.

TOOL KIT. In special lined metal case attached to seat pillar tube.

GREASE GUN SYSTEM. Tealomat.

WEIGHT. 252 lbs.

FINISH. The highest possible throughout, black and gold. Crank case and gear box specially buffed and polished.

PRICES

Without Electric Lighting Set

£78

Code: "Specles."

With 6 Volt, Electric Lighting Set (Front and Rear Lamps)

£85

Codes: "Specilt"



Nach oben verlegt wurde die Auspuffanlage auch bei der Maschine auf unserer Fahraufnahme, die seinerzeit beim Loser Bergpreis aufgenommen wurde und eine „Sports Special“ zeigt – aus dem Jahr 1939, bereits mit gekapselten Ventilen.

Aus 1929 ist Karl Holzners Rudge Special, noch mit der Aufschrift „Whitworth“ auf dem Tank. Wir haben ihn bei der FranzJosefsFahrt in Bad Ischl beobachtet.



