



Wie geht es bei der Firma
weiter, die uns den wahn-
witzigen Atom gebracht hat?
Sie bringt einen noch
verrückteren Off-Roader
für ganz neue Strecken

TEXT: OLLIE MARRIAGE / FOTOS: ROWAN HORNCastle

TEILCHEN

ARIEL NOMAD



SCHLEUNIGER

Der Nomad.

Außer ein paar Bauteilen wie den Scheinwerfern oder dem Armaturenbrett wurde nichts vom Ariel Atom übernommen. Die Fahrwerksstruktur mag ähnlich aussehen, wurde aber speziell für den Nomad entworfen.

Fahrwerk

Ariel wird den Nomad mit vier Fahrwerksvarianten anbieten. Vom Serien-Setup mit Bilstein-Dämpfern bis zu diesem Ohlins-System, das zirka 7.000 Euro kosten wird. Alle haben externe Ausgleichsbehälter und doppelte Federn.

Extras

Der Individualität sind keine Grenzen gesetzt. Das Fahrwerk und die High Performance-Rallyeräder gibt es in neun verschiedenen Farben, die Plastikpaneele in acht weiteren. Eine Winde braucht man nicht, und auch andere Lichtleisten wird es geben.

Ich fühle mich schuldig, Matsch fliegt in den Innenraum. Na ja, es gibt ja auch nicht viel Schutz, um ihn draußen zu halten. Große Klumpen fliegen auf die Sitze, den Käfig, die Pedale, die Gurte, mich, und auf alles, was hier eben drinnen ist. Dieses Auto besteht nur aus Ecken und Löchern, es wird nie mehr so sauber sein wie gestern noch.

Denn gestern war ich dabei, als dieser Ariel Nomad gebaut wurde. Und das hier ist er. Der Einzige. Der, den sie sich noch aufheben wollten. Und jetzt ist er überall dreckig. Also sind Schuldgefühle angesagt. Aber wie die Räder so auf der matschigen Ebene in Salisbury durchdrehen, fällt es schwer, sich zurückzuhalten. Wie kann man von so einem Auto auch nicht begeistert sein? Einer Mischung aus

Allradfahrzeug für die Streitkräfte und übrig gebliebenem Beach Buggy, unter einer leichten Decke aus Quadbike und mit dem Geist der Baja?

Ein Atom fürs Gelände. Was das Design angeht, gibt es keinen Zweifel, aber das hier ist mehr als nur ein gelifteter Atom mit einem Satz Allradreifen. Obwohl, genauso haben sie angefangen. Sie haben ihn getestet, er hat ihnen gefallen, und dann haben sie sich entschieden, einen zu bauen.

Wem das als ein zu großer Sprung erscheint für eine Firma, die Renngeräte für Hartgesottene baut, dem sollten wir etwas über die Leute hinter Ariel erzählen. Die drei Chefs, Simon Saunders und seine beiden Söhne Tom und Henry, besitzen zum Beispiel vier Land Rover Defender. Tom hat einen Hang zum Motocross-Fahren. Außerdem sind draußen zwanzig schmutzige Mountainbikes aufgereiht.

**„DIE
‘KAROSSERIE’
BESTEHT AUS
PLASTIK VON
PYLONEN“**



Der Nomad neben
einigen Atoms
in der Fertigung



Das Team

Alle machen mehrere Jobs.
Im Uhrzeigersinn von oben:
Sam Overton (Verkabelung,
Motor und Montage), Henry
Siebert (Projektleiter),
Kelvin Marshall (Produktions-
boss und Mechaniker),
Martin Hole (Modellbau und
Montage).



Der Nomad profitiert von den beim Atom gemachten Erfahrungen, aber geht in eine komplett andere Richtung. Nur das Digitalcockpit und die Schalter sind vom Atom übrig geblieben. Das Fahrwerk ist komplett neu, und das alles bei nur 15 bis 20 Kilo Mehrgewicht. Die „Karosserie“ besteht aus Plastik wie bei den Fahrbahnpylonen, unzerstörbar.

Den Antrieb übernimmt ein 2,4-Liter-K24 von Honda, wobei der gegenüber dem Atom größere Hubraum für mehr Drehmoment und eine bessere Fahrbarkeit bei niedrigen Drehzahlen sorgt. Über ein Sechsgang-Getriebe werden nur die Hinterräder angetrieben. Bei Reifen und Fahrwerk gibt es eine große Auswahl, von der diese BFGoodrich-Mud-Terrains wohl die grobstolligsten sind, während die schönen Öhlins-Dämpfer mit ihren zusätzlichen Ausgleichsbehältern zu den besten von vier Varian-



Trotz der grobstolligen
Reifen ist der Nomad auf der
Straße einfach zu fahren



Aufgezeichnet. Die Nomad-
Entwicklung hat ganze vier
Jahre gedauert



Hier liegt der Matsch,
der für unsere Gesichter
bestimmt ist

ten zählen. Ach ja, eine Lichtleiste kann man auch kriegen, und eine Winde und Antennen und Flaggen und noch jede Menge anderes Zeug.

Die Idee ist, dass ein Nomad in der richtigen Ausstattung jeder Aufgabe gewachsen ist, vom Off-Road-Racing zur gemächlichen Fahrt abseits der Straßen oder der Buggy-Tour am Strand. Ariel gibt auch zu, dass das Militär schon angeklopft hat.

Wir kommen gerade rechtzeitig zur Mittagspause und sehen uns um. Es gibt sechs Fertigungsbereiche für den Atom, wovon einer derzeit für den Bau des Nomad hergenommen wird, dazu drei Stationen für das Ace Motorrad und zwei Meistertische. An denen wird Mittag gegessen. Es ist ein fröhlicher Anblick, ein geschäftiger, freundlicher Ort, an dem man gerne arbeiten möchte. In den letzten 15 Jahren sind hier rund 1400 Atoms gebaut worden, die Nachfrage ist noch immer groß, und als sie im Januar den Nomad angekündigt hatten, kamen allein in der ersten Woche 20 feste Bestellungen rein.

Als Erstes fällt am Nomad auf, wie klein er ist. Er ist winzig. Kürzer als ein Stadtwagen, aber mit 300 Millimeter Bodenfreiheit und einer Aura der Unbezwingbarkeit. Offroader sprechen gerne von Böschungswinkeln, aber es gibt hier keine. In Standardform wiegt der Nomad rund 670 Kilogramm, aber dieser hier mit der Winde und den riesigen Reifen der Größe 235/75 R 15 bringt es auf etwas mehr

als 700 Kilogramm. Trotzdem, nicht viel für ein Auto mit 238 PS und 300 Newtonmeter Drehmoment. Überhaupt nicht. Als Nächstes überrascht, wie schnell der Nomad ist. Von null auf 100 km/h ist er in 3,4 Sekunden. Dieses Ding ist irrsinnig schnell. Und natürlich überlegt Ariel, dem Vierzylinder noch einen Kompressor anzuhängen ...

Aber die erste Hürde, die es zu meistern gilt, ist das Ein- und Aussteigen. Jawohl. Die Öffnung ist schon ok, und das Lenkrad lässt sich vorher abnehmen, aber versucht ihr mal die rechtes-Bein-zuerst-dann-Hintern-hinterher-dann-linkes-Bein-Technik, dann merkt ihr schnell, dass da ein Bein draußen bleibt. Es geht so: beide Hände an den Überrollkäfig, beide Füße zuerst rein, dann reingleiten lassen, die alte Dukes-of-Hazzard-Technik. Der einzelne gegossene Doppelsitz aus dem Atom musste hier zwei echten Einzelsitzen weichen, wodurch die Festigkeit des Sitzes verbessert wurde und die Handbremse in die Mitte verlegt werden konnte, wo sie weniger schmutzempfindlich ist. Ein bisschen komisch ist es schon, durch eine echte Windschutzscheibe mit drei Scheibenwischern zu sehen, aber sonst kommt einem alles sehr bekannt vor, auch die beinahe perfekte Sitzposition.

Der 2,4-Liter-Sauger startet so sanft und unauffällig, wie man das von einem Honda-Triebwerk erwarten würde, die Gangwechsel gehen leicht von

der Hand. Vieles kommt einem vom Atom bekannt vor: die Windböen, die sich am äußeren Hosenbein abarbeiten, der wunderbare Sound direkt neben dem Ohr. Wieder andere sind neu: vor allem das durchdringende Abrollgeräusch der Geländereifen oberhalb von 80 km/h und das Gefühl der fast totalen Unverwundbarkeit.

Es macht Spaß, ihn auf der Straße zu fahren. Nicht ganz so verrückt wie der Atom, aber doch sehr vergnüglich, mit einer reaktionsschnellen Lenkung und guter Gewichtsverteilung. Zur leichteren Lenkbarkeit haben die Vorderräder einen Sturz von 1,5 Grad, wogegen die hinteren für beste Traktion kerzengerade sind. Das Fahrwerk des Nomad hat doppelte Federn, zu jedem Gewindedämpfer gehört eine harte lange Feder und eine weichere kurze. Man kann sich das so vorstellen wie eine kombinierte Straßen- und Geländefederung: Mit der weichen überfährt der Nomad Schlaglöcher, Bodenwellen und die üblichen Unebenheiten schlechter Straßen, während die lange zum Überfahren der größeren Hindernisse ausgelegt ist. Der ganze Federweg ist in etwa so lang wie bei einem WRC-Rallyfahrzeug.

Die großen Reifen bauen eine hohe Schwungkraft auf und wollen eher geradeaus fahren. Man spürt einen deutlichen Widerstand in der Lenkung und ziemlich viel Seitenneigung durch die weichen Federn, während als Nächstes die Hinterräder das

„0-100 KM/H?
3,4 SEC.
TOP-SPEED?
219 KM/H.
MÖRDERISCH.“



Im tiefen Gras wartet der Nomad auf die Gelegenheit, sich auf ein Opfer zu stürzen



Furchen? Steilhänge? Gefurchte Steilhänge? Alles kein Problem für den Nomad



SO WARS

„Er hatte eine lange Entwicklungszeit, der Nomad“, erzählt mir Ariel-Boss Simon Saunders. „Tatsächlich wurden wir vor zehn oder zwölf Jahren von einem amerikanischen Kunden angesprochen, der den Federweg bei seinem Atom verlängert und Geländereifen haben wollte. Als wir endlich dazu gekommen sind, das umzusetzen,

waren wir überrascht, wie gut sich das gleich von Anfang an anfühlte. Das gab uns die Gewissheit, dass dieses neue Konzept Potenzial hatte.“

Ernsthaft wurde mit der Arbeit vor etwa vier Jahren angefangen, aber leicht war es nicht immer. „Vor etwa 18 Monaten wäre fast alles den Bach runtergegangen“, erzählt Saunders wei-

ter, „wir hatten mit den Zeichnungen herumgespielt und fanden, da war einfach zu viel. Die Scheinwerfer waren verkleidet, das Auto sah aus wie ein Peugeot. Dann hab ich gesagt, wenn wir es nicht richtig machen, machen wir es lieber gar nicht. Deshalb haben wir alles wieder runtergenommen und noch mal von vorne angefangen.“



Wir gehen mit dem Nomad Gassi. Die Winde findet das nicht lustig



Zusatznutzen des Nomad: Landwirtschaftliches Schlammgespritzten



Driften anfangen. Reifen mit einem so grobstolligen Profil mit hohen schmalen Blöcken und tiefen Furchen haben es in der Regel schwer auf glattem Asphalt. Der Fahrindruck ist jedoch sehr stabil, der Komfort außergewöhnlich gut – der Nomad gleitet ruhig, wo der Atom nervös hin und her springt. Aber um ihm am besten gerecht zu werden, müssen wir mit ihm ins Gelände.

Wir machen uns auf zu einem Offroad-Übungsgelände. Wir fahren auf verschlammten Nebenstraßen, was uns auch sofort den größten Nachteil des Nomad vor Augen führt: das Eindringen von Schlamm in den Innenraum. Schon ab 13 km/h erweisen sich diese immensen Profilblöcke als Schaukeln, die sämtliches umherliegendes Material aufheben und mit Schwung durch die weit offenen Flanken des Nomad in den Innenraum schleudern.

Nomad: Auch abseits der Straße sicher. Ideal für den rutschigen Arbeitsweg



ARIEL NOMAD

Preis: 41.000€

(geschätzt)

Motor: 2354 ccm

4 Zylinder

238 PS bei 7200 U/min

300 Nm bei 4300 U/min

Fahrleistungen:

0-100 km/h in

3,4 sec. 219 km/h

Antrieb: manuelle

6-Gang-Schaltung

Hinterradantrieb

Verbrauch: keine Angaben

Gewicht: ab 670 kg



„ES IST ERSTAUNLICH, WO DICH DER NOMAD HINBRINGEN KANN“

Einsteckbare Seitenwände werden als Extra angeboten werden. Unbedingt mitbestellen.

Wir erreichen schließlich die grasbewachsene Ebene. Nun kann das Fahrwerk zeigen, was es kann. Der Nomad fliegt fröhlich durch die Luft, steckt jeden Schlag weg, als wäre es nichts. Es macht Spaß, durch den offenen Fußraum hindurch den gold-glänzenden Öhlins bei der Arbeit zuzusehen, wie sie ein- und ausfedern und die Räder nach ihrer Pfeife tanzen lassen. Bei 65 Prozent des Gewichts über der Hinterachse ist Traktion kein Thema. Das Fahrwerk ist so fein justierbar, dass man die Fahreigenschaften bis ins Kleinste ändern kann – das ist aber nur was für ganz besondere Geeks, ansonsten ist das Chassis des Nomad wunderbar, so wie es ist.

Ich ertappe mich dabei, wie ich denke, ich wäre ein riesiger ferngesteuerter Baja-Buggy, es ist, als würde ich meine Kindheit wieder durchleben. Denn ich hatte schon als Kind davon geträumt, mich in meinen ferngesteuerten Tamiya-Frog-Renner hin- und hersetzen zu können – und nun kann ich.

Ich hatte mir vorgestellt, dass der Nomad im Gelände nur wirklich Spaß macht, wenn es voll zu

Sache geht. Da irre ich mich, denn als es ans Eingemachte geht mit steilen Anstiegen und tiefen Furchen, da erlebe ich, wieviel Vergnügen es bereitet, es langsam angehen zu lassen. Souverän das Auto selbst seinen Weg über schwere Hindernisse finden zu lassen, klein und agil, wie es ist, immer in Verbindung mit der Umwelt. Der Nomad hat natürlich kein Untersetzungsgetriebe, und hin und wieder gibt es kleine Probleme mit der Gasdosierung, aber am Ende bleibt Erstaunen, wo einen der Nomad hinbringen kann und vor allem wie er es tut.

Ich bin begeistert vom Nomad, ich finde es toll, wie etwas, das im Grunde so ganz anders ist, doch so normal und praktisch im Umgang sein kann. Klar ist es ein Spielzeug, aber ein so simples und durchdachtes, dass man sich fragt, warum da vorher noch niemand drauf gekommen ist. Ich würde lieber einen Nomad als einen Atom oder Caterham oder irgendein anderes Auto für die Rennstrecke haben. Ich würde den Nomad gern mal auf eine Rennstrecke mitnehmen, nur um es denen mal zu zeigen. Und auch im Gelände hätte ich lieber einen Nomad als zum Beispiel einen Defender. Zur Hölle mit den Schuldgefühlen. Ich will einen. **LG**

