

Free-engine 1913

Ein Hochgesang auf eine Indian ohne Getriebe.

Hallo, was für eine schöne Indian-News ist Euch mit der Ausgabe 83 gelungen! Vielen herzlichen Dank. (Danke für die Blumen! Anm. d. Red.)

Das Kamingsgespräch mit Carl Oscar Hedstrom war ein Genuss.

Reflektieren möchte ich aber auf den Irland-Artikel von Hütte „Steve Stephens und Irland“. Steve fährt eine so genannte Indian Free-Engine. Diese ist Getriebelos, Baujahr 1913.

Mit dem langen Hebel seitlich an der Maschine gut zu erkennen, kann man die Kupplung einrücken oder wieder ausrücken.

Steve's Maschine ist im Schottland-Film von Wolfgang Schälte und hat mich so verrückt gemacht, dass ich mir eine solche Maschine gesucht habe. Man kann nämlich mit ausgerückter Kupplung wunderbar Motorradfahren ohne Motor, nur mit den Pedalen, fast wie ein Fahrrad.

So eine 13er Indian zieht sich schon über jede Bremse hinweg, wenn man auch nur Frühzündung gibt. Komischerweise reagiert die Maschine auf Frühzündung fast stärker als auf Gasbewegung mit der linken Hand. Wenn es bergab geht, verzögert man die Maschine über einen Mechanismus, mit dem man am rechten Drehgriff zuerst die Zündung auf spät, dann die Ventile heben kann, damit der

Motor nicht schiebt, damit man mit dem armen kleinen Bremslein (5 mm breit) an der Hinterachse arbeiten kann.

Die Maschine hat eine Nabenbremse wie eine Rücktrittsbremse beim Fahrrad, zusätzlich hat sie außen ein Bremsband, etwa in der Größe von einem 70er Jahre Mercedes-Keilriemen.

Das gemeine an der Außenbandbremse ist, wenn der Bremsbelag sich abnützt, dann liegt das Flacheisen oben auf und man hat nur noch die Nabenbremse. Zum langsam fahren muss man dann praktisch die Ventile anheben und bremsen oder die Kupplung ausrücken und bremsen. Für den Rest der Fahrt ist Schwung gar nicht schlecht, weil man kein Getriebe hat, um den Vorwärtsdrang der Maschine zu regulieren. Man muss deshalb sehr strategisch fahren. Ich stelle mir dies in hügeligem Gelände schwierig vor, weshalb Steve's Leistung mit der Maschine umso höher einzuschätzen ist.

Aus der Sicht von den Indian-Fahrern 1913 war die Bremse nicht schlecht. Man fuhr damals auf Schotter oder auf Naturstraßen. Eine Vorderradbremse wäre hier verheerend und eine scharf zupackende

Hinterradbremse würde auch zu Stürzen führen. Bei dem fast nicht vorhandenen Straßenverkehr muss das ganz gut gegangen sein. Die 13er Indian ist ja immerhin die meistgebaute Indian der Welt. 1913 wurden 33.000 dieser Maschinen gebaut.

Das Antreten der Maschine auf dem Ständer geht relativ problemlos. Allerdings muss man darauf achten, dass man sich nicht an dem spindeldürren Lenker abstützt, dieser biegt sich sofort nach unten und dann stimmen die Kreuzgelenke zum Betätigen von Gas und Zündung nicht. Man kann aber auch, wenn man eine Ebene hat und die Maschine warm ist, diese wunderbar anrollen lassen, d.h. man hebt die Ventile aus, fährt ein Stück mit den Pedalen, legt die Kupplung ein und schwupp geht's los.

Die Freude beim Fahren entsteht auch dadurch, dass man dem Motor beim Fahren sehr genau zuhören muss, dann fährt die Maschine erstaunlich flott. Als ich nach Speyer gefahren bin, hat dies hervorragend funktioniert, bis ich dann mit ca. 60 Stundenkilometern bei einer Ampel hätte bremsen sollen. Zum Glück blieben meine Knochen heil.

Steve Stephens muss sehr viel Erfahrung auf der Maschine gehabt haben, bei mir persönlich ist immer noch lernen angesagt.

Aus Sinsheim grüßt Euch ganz herzlich

Euer Mitglied Hermann Layher

