

Der Medizinmann rät



INDIAN-Motorräder sind robust gebaut, mit viel Erfahrung konzipiert und im Laufe der Jahre auch immer wieder verbessert worden. Wir haben es nicht mit klapprigen Veteranen zu tun, sondern mit alltagstauglichen Fahrzeugen, die bei einiger Aufmerksamkeit zuverlässig arbeiten. - Natürlich wurde auch in Springfield nur mit Wasser gekocht, manchmal durchaus geschludert und gespart.

Diese Seite soll deshalb dazu dienen, neuralgische Stellen bei INDIAN-Motorrädern aufzudecken und wenn möglich, Verbesserungen und Ratschläge zu geben. Klar, daß dabei auch Eure Erfahrungen für andere INDIAN - Fahrer genutzt werden sollen!

1 Gerissene Getriebegehäuse oder "Alu gibt nicht nach"

Warum ist ein so hoher Prozentsatz von Getriebegehäusen bei Chief-Motorrädern angerissen oder gebrochen?

Das Antriebsaggregat - bei INDIAN eine Einheit von Motor und Getriebe - ist nur an wenigen Punkten mit dem Rahmen verbunden. Wenn man hier nicht auf lockere Schrauben achtet, hat man schnell einen Riß an der hinteren Getriebeaufhängung, die an das Sattelpfostenrohr angeschraubt ist. Besonders beachten muß man dabei die zwei kleinen Schrauben, die die Brücke über den Zylinderköpfen an den Rahmenezug unterhalb des Tanks befestigen. Oft sind diese Schrauben lose oder fehlen ganz. Hier hilft nur gut sichern und häufig kontrollieren!

Beachtet man beim Zusammenbau von Motor und Getriebe nicht, daß die vier Verbindungswinkel vom Getriebe spannungsfrei an das Kurbelgehäuse angezogen werden, kommt es auch hier leicht zu Rissen. Aluminium ist eben nicht elastisch, und die Gehäuse, die aus Legierungen gefertigt sind, mögen nach 40 Jahren und mehr an Stabilität verloren haben. Also beim Montieren - wenn nötig - mit Ausgleichs-scheiben arbeiten!

2 Kein Chief-Tank, der nicht leckt

INDIAN Chief-Tankhälften sind aus hauchdünnem Material gefertigt. Sie sind weich gelötet und alles andere als stabil konstruiert. Vibrationen und Temperaturschwankungen durch die Nähe der Zylinderköpfe bei den späten Chief-Modellen lassen meist die untere, innere Kante undicht werden. Schweißen oder Hartlöten eines Teils der Kante ist nicht möglich, denn die dabei entstehenden Temperaturen machen eher den ganzen Tank undicht.

Eine Möglichkeit, die untere Kante auf Dauer dicht zu bekommen: Eine rechtwinklige Schiene aus Alu oder Stahl wird der Kante angepaßt und auf das blanke, fettfreie Material mit "Metalix" - einem 2-Komponenten-Klebstoff, der äußerst zäh und benzinbeständig bleibt - aufgebracht. Der Tank wird dadurch nicht nur dicht, sondern auch stabiler. "Metalix" gibt es auf Alu-, Stahl- oder Kupferbasis.

Delo Metalix Kunststoffchemie GmbH, Lohenstr. 11, 8032 München Grafelfing