

Indian Battle

Frank Nuber prescht vor ...

Hallo Peter, es freut mich, daß Du den Indian Bättel angenommen hast. Auch wenn Du das falsch verstanden hast, denn das Bier werden nicht Du und deine liebe Nicole bekommen, sondern das werde ich mir mit Lucy schmecken lassen.

Warum machen die Jungs das? Könnte sich der Leser hier fragen?

Wenn man sich in einer ruhigen Minute mal mit einem Whiskey aufs Sofa setzt und darüber philosophiert was das mit unserem Hobby so auf sich hat, wird man über die Freundschaften, die man mit und durch das Hobby knüpft, noch weitere Facetten erkennen.

Auf der einen Seite sind das für mich die Herausforderung aus einem Haufen altem Gelumpe wieder ein zuverlässiges Motorrad herzustellen. Während des Prozesses möchte ich nicht nur 1:1 das wiederherstellen, was aus der Fabrik kam, sondern ich möchte dem Teil etwas persönliches und individuelles verpassen.



Oben drauf kommt dann natürlich die Befriedigung mit einem sehr individuellen Vorkriegsklassiker unterwegs zu sein, mit dem sogar richtig lange Touren unternehmen kann.

Bei der Überlegung, wie weit man denn zurück gehen kann um eben letzteren Aspekt zu erfüllen, wird einem klar, daß hier in den 20igern des letzten Jahrhunderts die Luft sehr schnell, sehr dünn wird.

Viele der kleineren „Brot und Butter“ Motorräder von damals bieten zwar

sicherlich auch ziemlich viel Spaß, haben jedoch nicht die Stamina für längere Touren.

Da bleiben einem dann eigentlich ganz wenige Motorräder wie die unbezahlbaren 4-Zylinder aus USA oder ein Brough aus England. Etwas realistischer dann sind noch ein paar der größeren Engländer (BSA, Triumph, Sunbeam, Vincent) oder eine große Zündapp und BMW.

Oder dann halt die Produkte aus dem Wigwam und der Milwaukee Konkurrenz.

In der Liste steht bei mir jedoch die 101 einfach ganz oben, denn sie erfüllt alle Aspekte dessen, wie ich mein Hobby definiere.

Wenn man so die Reiseberichte aus dem Club Magazin der letzten Jahre liest, gibt es doch so, den ein oder anderen, der seine 101 quer durch Europa lenkt. Kann nicht viel kaputt gehen, denn es ist ja auch, außer dem absoluten Minimum um sie zum Motorrad zu machen, nichts dran.

Das was jedoch dran ist, ist gnadenlos überspezifiziert.

Ja, und da haben der Peter und ich, genau eines der wenigen Projekte/ Motorräder in der Ecke stehen, die eigentlich alle Aspekte erfüllen und machen nichts daraus.

(Selbst meine 9jährige Tochter hat inzwischen bemerkt, dass Mamas Indian eigentlich Papas zweite Indian sein wird ;-)

Aus diesem Grund ist uns beim Lagerfeuer die Idee gekommen uns hier gegenseitig vorsichtig den Finger in den Rücken zu stecken. Natürlich alles im Rahmen eines Gentlemans Agreement, bei dem

wir uns selbstverständlich mit Informationen, Teilen und natürlich auch Moralisch 100ig unterstützen.

Aber nun, wie sieht der Fortschritt an der Familien-101 aktuell aus? Im April kam der lang ersehnte Anruf von Thomas, dass der Motor fertig gestellt ist.

Bei solchen Neuigkeiten setzt man alle Hebel in Bewegung um den Samstag frei zu bekommen und die 150km nach Östringen zu fahren. Einfach toll, wenn man das Herzstück des Motorrads vom Motorendoktor abholen kann. Was für ein Motivationsschub. Insbesondere wenn man feststellt, dass die frühen Sport Scout Zylinder mit Y-Einlass, sowie die 30iger Jahre Ölpumpe wie geplant optisch super zum Motorrad passen. Die WLA Kurbelwelle und die daraus resultierenden 850cc sieht man ja nicht, die werden sich erst beim Fahren bemerkbar machen.

Natürlich zuhause gleich den Motor in den Rahmen lupfen. Aber halt, da komme ich ja nicht mehr richtig ans Bremsgestänge und das stark oval ausgelaufene Kupplungspedallager.

Also den Motor auf die Seite gestellt und zuerst mal noch das Gussteil an dem das Kupplungspedal gelagert ist aufgebohrt und eine Messingbuchse eingepresst.

Das war eine mords Fummelei bis ich den Rahmen auf Böcken in der Ständerborhmaschine ausgerichtet und fixiert hatte. Mit der neu angefertigten Achse wackelt da nun nichts mehr.

Nun kam der langersehnte Punkt den Rahmen wieder mit dem Motor zu verheiraten.

An der 101 ist das gut durchdacht. Man hebt den Motor in den Rahmen, schiebt den vorderen Bolzen durch und schraubt das Getriebe mit einer Schraube fest. 10 Minuten später ist alles drin, sitzt und passt.

Da war halt ein Genie am Werk.

Bei der Sport Scout muss man den Motor hinstellen und das Motorrad drum herum aufbauen. Dann hoffen, dass der nie wieder raus muss, denn das bedeutet das komplette Mopped wieder zu zerlegen.

Der Zapfen für den Kickstarter war wie das Kupplungspedal komplett ausgeleierte und ich musste an der Drehbank einen neuen herstellen.



Herbert Kummeth Oldtimerelektrik



- Lichtmaschinen und Zündmagnete
- Elektronische Zündanlagen
- 12V Umbau
- Fahrzeugelektrik

Ortsstr. 11
86561 Aresing/Niederdorf
info@oldtimer-elektrik.eu

Tel. 08252/810203
Mobil.: 0160/97546292
www.oldtimer-elektrik.eu

INDIAN AGENCY

Reparaturen und Restaurierungen

INDIAN 1901-1953

Celot Gianvittorio, North Italy, 00390437757131

Indian-agency.com




Auch hier kann man das Genie von Franklin wieder erkenne, denn der Zapfen besteht aus zwei Wellen, die exzentrisch zueinander laufen. Verdreht man ihn, kann man dadurch den Abstand zwischen den Zähnen des Kickstarters und dem Zahnrad auf der Getriebewelle einstellen. Bei der Sport Scout haben die den Trick wieder verlernt, oder waren die Herstellkosten einfach zu hoch und irgend ein Kostenoptimierer hat das daher gestrichen.

Bei der Lackierung der Kotflügel ist was schief gelaufen, die werden dem-

nächst wieder bis aufs nackte Metall runtergeschliffen. Solche kleine Rückschritte muß man halt auch in Kauf nehmen. Trotz allem will man ja einen ordentlichen Job machen. Was mich aktuell ziemlich aufhält ist der Umbau des Vorderrads auf eine etwas leistungsfähigere Bremse, die trotzdem noch einigermaßen zum Baujahr passen soll. An der Sport Scout habe ich mich jahrelang mit übler Bremsleistung herumgeschlagen, bis ich mir eine originale Vincent Doppelbremse installiert habe.

Das ist jetzt eine Bremse die funktioniert und die auch noch in der X-ten Kurve einer Passstraße greift! Bei der 101 passt die Lösung leider nicht. Nach etwas Recherche bin ich auf die Ural Halbnapfen-Duplexbremse gestoßen. Die paßt von den Maßen und der Optik ganz gut in die 101, hat aber größere 200mm Durchmesser und dadurch viel mehr Oberfläche um die Wärme abzuführen. Man muss eine neue Hohlachse herstellen, die von der Länge in die 101-Vordergabel passt.

LEATHERWORK



Reparatur und Neufertigung von Sätteln und Satteltaschen in Leder.

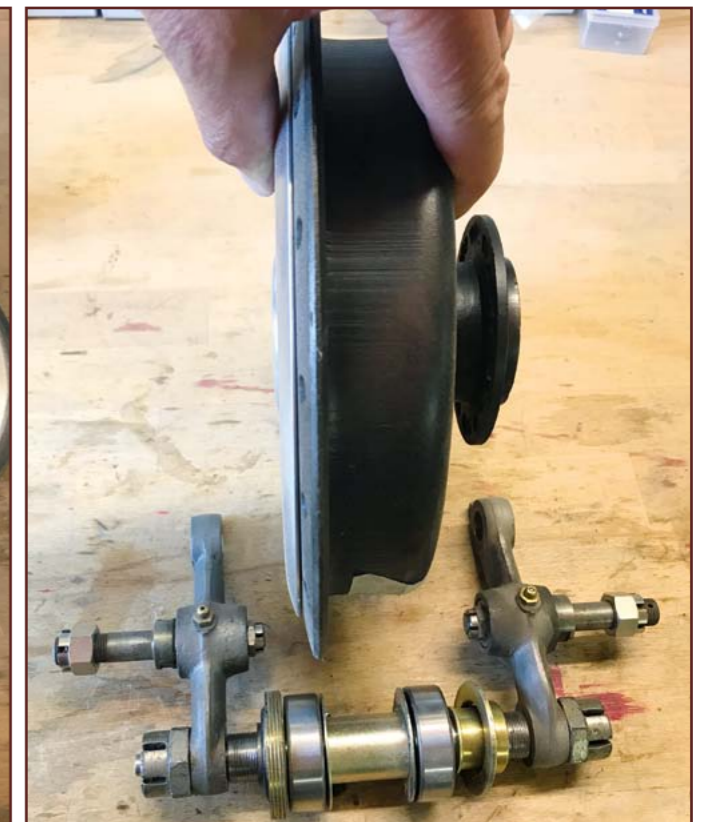
Alexander Meier-Niespodziany
Werkstatt: Gubener Straße 16
40627 Düsseldorf
Tel: 01 76/23 20 10 75 Fax: 02 11/22 64 36

Arne's Indian Station

All Models Every Job Perfectly!



Spezialwerkstatt für die Restauration und Reparatur von Redskins!
Arne Pfützenreuter • Wunstorf
Telefon Mo.-Fr. 15°-16° Uhr: 0 15 20-4 14 11 28



Soweit noch recht überschaubar, das etwas komplexere Teil ist die Bremsankerplatte zu fräsen, denn die Originals passt nicht und selbst wenn diese passen würde sieht sie sehr bescheiden aus. Insofern gleiche ich den Vorteil gegenüber Peter, nämlich, daß ich eine eigne kleine Drehbank habe, und damit auch noch umgehen kann,durch solcherlei kleine Umwege wieder aus. Man möchte ja trotz der laufenden Wette einigermaßen fair bleiben;-)

An der Hinterbremse bin ich noch am planen. Wie läßt sich die coole Optik der Ausenbandbremse erhalten, und trotzdem eine getunte 101 im heutigen Straßenverkehr bewegen. Tatsache ist, daß ich noch zwei wunderbare minderjährige Kinder habe, denen ich doch mindestens bis zu ihrer Volljährigkeit als Vater zur Seite stehen will.

Aber eins nach dem anderen denn sonst verzettelt man sich schnell. Auf jeden Fall werde ich die Lösung sicherlich gleich zweifach herstellen um mich damit bei Peter

für den tollen originalen Auspuff zu revanchieren und dafür, daß ich noch ein paar Kleinteile aus seiner Indian Kiste bekommen habe. Ich muss gestehen, optisch steht bei Ihnen schon wesentlich mehr auf der Hebebühne als bei mir und ich schraub den sogar noch den Benzinhahn dran ...

Aktuelles Ziel ist das Vollgutachten im April 2022. PS.: jetzt komme Ich gerade von einer tollen Sport-Scout Tour durch den Black Forest mit Übernachtung bei Dennix zurück. (Das Titelbild ist in Baden-Baden mit Roland Schlors Chief und Peter hinter der Kamera)

viele Grüße von der Drehbank, Frank Nuber

