



Bring Mir Heim

Auf dem Clubtreffen bin ich oft auf meinen "Bring Mir Werkzeug" - Artikel in der letzten Clubzeitung angesprochen worden. Neben der allgemeinen Freude, die dieser Artikel anscheinend ausgelöst hat, kam doch häufig die Feststellung zum Vorschein: "Genau so ist es!" oder "So etwas kenne ich auch!" Ich glaube, ich habe damit doch einigen INDIANern aus der Seele gesprochen.

Bei der Überschrift zu diesem Artikel ist natürlich sofort klar: Es gibt noch eins zum Draufsetzen. Und das geht so:

Nach der Zulassung des 40er Chief-Gespans ging unsere erste größere Tour zu Karin und Jürgen nach Pfullingen zu einem privaten Besuch. Alles über Landstraßen an drei ruhigen Tagen hin und an zwei Tagen wieder zurück nach Berlin. Mit den kleinen Ausflügen in die Schwäbische Alb zusammen ungefähr 1600 km. Es war eine sehr schöne Woche, in der ich gelernt habe, daß man immer darauf achten sollte, daß die Zylinderkopfschrauben fest angezogen sind und vor allem nach einer Motorrestaurierung nach wenigen Kilometern bereits über-

prüft werden sollten. Da ich im Wechseln von Kopfdichtungen schon Übung habe, gab es nur kleine Schrauberarbeiten, und Petra meinte, so etwas gehört eben dazu.

Am Wochenende vor Potsdam war dann noch das HD-INDIAN-Treffen der Riders of Poland angesagt. Kurz hinter Berlin merkte ich schon, daß das Anfahren mit dem Gespann doch ungewöhnlich schwer war. War die Maschine auf Touren, ging sie ganz hervorragend. An der polnischen Grenze hörte ich ein merkwürdiges Schleifen der Kette. An der Kettenspannung konnte es nicht liegen, die Spannung war korrekt. Wie konnte die Kette da am Haltebolzen des unteren Seitenwagenanschlusses hinten entlangschleifen? Durch anderes Positionieren des Bolzens konnte das Geräusch beseitigt werden.

Als nächster Rast- und Tankstop war Skwierzyna vorgesehen, ca. 60 km hinter der Grenze. Diese 60 km geht es fast nur flach und geradeaus und nicht durch Ortschaften, so daß man die ganze Zeit den Gasgriff offen halten kann. Der dicke Motor tat seine Arbeit, aber innerhalb von

Skwierzyna auf dem Weg zur Tankstelle fiel das Anfahren ungeheuer schwer. Aber für die zwei Kreuzungen auf 800 m reichte es noch.

An der Tankstelle habe ich mir dann das Gespann von unten angesehen, und dabei fiel mir die merkwürdige Position des Hinterrades auf. Es war im Schutzblech ganz nach rechts gewandert. Maschine aufgebockt, und dann wollte ich das Hinterrad mit der Hand drehen. Keine Chance, absolut fest. Alles klar - Radlager! Dem dicken Motor hatte der Widerstand nichts ausgemacht, und er hatte das Gespann auf Geschwindigkeit gehalten. Leider hatte das aber zur Folge, daß nicht nur das Radlager hinüber war, sondern auch der Lagersitz in der Bremstrommel unbrauchbar war, sowie die Bremsankerplatte und die Bremsbacken angeschliffen waren. Ich war also viel zu lange mit einem defekten Radlager gefahren!

Da gab es nur eine Möglichkeit: Rücktransport in die Heimat. Für so etwas habe ich immer einen Schutzbrief dabei, meiner ist von HUK-Coburg. Dank Petras östlicher Sprachkenntnisse war bald ein Autotransporter zur Stelle und ein Festpreis ausgehandelt. Es muß beim Chief-Gespann schon ein Autotransporter sein, Motorrad-Hänger gibt es in dieser Breite praktisch nie. Ich war sehr froh, daß es mit dem Rücktransport so klappte, aber bei der Erkenntnis der Sachlage an der Tankstelle habe ich geheult. Der Preis für den Transport war übrigens 5.340.000,00 Zloty, das sind 534 DM. (Festpreis 500 DM).

So waren wir am Freitag spät abends schon wieder in Berlin.



Am Samstag habe ich dann das Hinterrad ausgebaut und die defekten Teile zusammengepackt. Am Montag bin ich gleich morgens zur Zentrale der HUK in Berlin gefahren und habe die Teile mit der Rechnung des Transportunternehmers zusammen vorgelegt. Die Teile wurden fotografiert, der Sachverhalt in den Computer eingegeben und innerhalb von zehn Minuten eine Anweisung von 500 DM auf mein Konto erteilt. Also - Schutzbrief kann sich lohnen!

Glücklicherweise hatte ich noch eine nagelneue Replika-Bremstrommel auf Lager. Radbolzen gab es bei TIS. Bremsbacken belegen dauert in Berlin zwei Tage, das Radlager ist ein Normteil und im Lagerladen vorrätig. Am Mittwoch war alles wieder zusammen, und am Donnerstag war auch das Geld da.

Diesen Vorfall habe ich dann auch auf dem Clubtreffen erzählt. So kann man auch von den Erfah-

rungen anderer profitieren. Aber ich mußte mir auch sagen lassen, daß bei meiner Restaurierung wohl nicht alles zum Besten stehe. Allerdings geht das Radlager bei der Maschine dieses Clubmitgliedes nicht so schnell kaputt, eher das Radlager seines Spezial-Motorradhängers. Ich finde es durchaus noch ehrenvoll, auf einem Transporter nach Hause zu kommen, zumindest ehrenvoller, als mit der INDIAN auf dem Hänger von zu Hause loszufahren.

Presi Uwe