

Meine Indian Story

von Eve Ask, Schweden

Den ersten Kontakt mit Indian Motorrädern hatte ich Mitte der 50er Jahre, als ich meinem Vater die Treppe aufwärts zu „William Arnes Motorcirkus“ folgen durfte. (Bild 1). William Arne Nilsson, war ein Pio-

der Västervik Ausstellung gastierten, wurde sie auch besucht vom schwedischen König. Seine Majestät verließ die Show vor dem Finale. Der königliche Kommentar: „Sie machen zu große Sensationen – stoppen Sie dies,

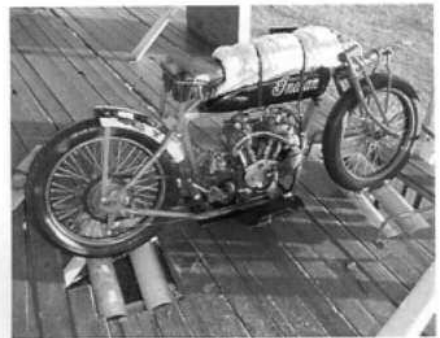


Bild 2. die blaue Indian Scout von 1926 mit Motornr. AG 6655. Diese wurde auf den Roller für die Parade verwendet.

besucht er die Steilwandshows regelmäßig und hilft bei den Vorführungen. Heutzutage wird der Wall of Death-Circus nur noch einige Tage Mitte Juli während einer Ausstellung in Betrieb genommen. William Arne lässt es sich nicht nehmen, den Aufbau zu überwachen, damit alles unter Kontrolle ist.

Der Steilwandbesuch als kleiner Junge war eine großartige Erfahrung und hat sich in mein Gedächtnis eingegraben. Ich habe viele Bilder im Kopf und vor allem den Sound der Motoren ohne Krümmer und Schalldämpfer, wenn die Fahrer oben bis an den Rand der Wand fahren. Es gab das straff gespannte Seil, welches das oben offene Dach der Wand stabilisierte. Und man konnte die Flammen sehen, die den Auslasskrümmern entwichen. Sehr beeindruckend empfand ich auch die Showeinlage mit dem vierrädrigen Midgetracer, der beim Aufstieg in die Wand mit einem Rad in der Luft war, bis er über die Rampe den vertikalen Bereich erreichte. Je höher das Auto kam, desto mehr geriet die ganze Steilwand in Schwingungen.

Vor Beginn der Show wurde versucht, draußen auf der Bühne/Parade die Aufmerksamkeit des Publikums



Bild 3. EPPYH Midgetracer 1953



Bild 1. William Arne Motordrome, Kivik Ausstellung 2006.

nier der Steilwandszene in Schweden. Er wuchs in einer Zirkusfamilie auf; sein Vater war der Eigentümer des Zirkus. Seine Mutter war die Zirkus Primadonna. „Mein Vater wollte mich ausbilden, Zirkuspferde zu reiten, aber das klappte nicht so gut; mir lagen andere Pferdestärken mehr, nämlich die unter dem Sattel eines Motorrads“, erzählt William Arne. Mit 15 Jahren begann er Steilwandfahren zu lernen und fuhr 1932 in Halmstad erstmals vor Publikum. Ausgebildet wurde er vom deutschen Steilwandfahrer Otto Wulfhorst. William Arne knapp: „Otto war ein sehr harter Mann“.

Als 1933 die Steilwandshow bei

bevor es zu spät ist“. 1935 kaufte William Arne seine eigene Steilwand und war damit in den Sommermonaten im Süden Schwedens auf Tour. Unterwegs war er mit verschiedenen Fahrern wie Karl Henri, Borje Sollgard und Erik Hansen, der viele Jahre später die Steilwand kaufte. Einige Jahre war er mit seinen zwei Töchtern als Steilwandfahrerinnen unterwegs. 1966 war er mit seinem Motodrom auf den Kanarischen Inseln, dort stürzte er schwer und brach sich das Schienbein. Dies war die einzige nennenswerte Verletzung, die er während der vielen Jahre erlitt. 1975 verkaufte William Arne die Steilwand an Erik Hansen. Seitdem



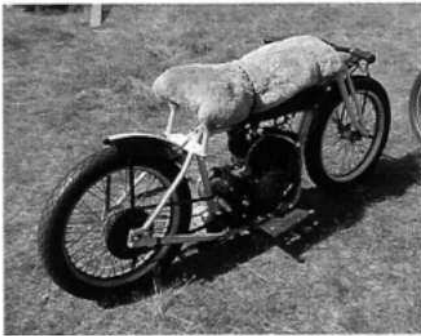


Bild 4. Indian Scout 1923, Motornr. 54V227.

zu gewinnen. William Arne benutzte eine Indian Scout von 1926 mit Motornummer AG 6655 auf der Rolle (Bild 2). Die Fahrer zeigten hier schon Teile der Stunts, die sie später in der Wand wiederholten. Außerdem zeigten sie den Midgetracer (Bild 3) auf der Bühne. Dieser wurde außerhalb von Malmö von den Gebrüder Hakansson gebaut. Sie bauten etwa 50 dieser Minirennen unter dem kryptischen Namen EFFYH. Etwa die Hälfte wurde exportiert. EFFYH stand für die Anfangsbuchstaben der Namen der Brüder - EFF für Folk, Y für Yngve und H für Hakansson. Die Autos wurden „Halb-Pfannen“ genannt, weil sie Motoren mit einem maximalen Hubraum von 500ccm hatten; meistens von J.A.P. aber die Steilwandautos hatten einen Triumph Paralleltwin. William Arne kaufte den letzten im wesentlichen aus noch vorhandenen Ersatzteilen im Jahr 1953 zusammen gebauten Midgetracer (hhm, da hat wohl zusammen gefunden, was zusammen gehört, d.Red.).

In der Steilwandshow selbst benutzten sie zwei Indian Scouts;

eine von 1923 Motornr. 54V227 (Bild 4), die andere Baujahr 1926 mit Motornr. AG 2074 (Bild 5). Zwischen 1936 und 1948 hatte William Arne auch einen Austin Seven in der Show. Dieses Auto ist im deutschen Buch „Im Banne der Motoren“ auf Seite 31 abgebildet. Später verwendete er auch ein Go-Kart zusammen mit dem Midgetracer. Das Go-Kart mit Husqvarna 175ccm Motor kaufte er in den 50ern in Halmstad. Die Show begann mit recht einfachen Vorführungen auf den Motorrädern und wurde dann mit zunehmend akrobatischen Einlagen gesteigert. Zum Schluss fuhren Go-Kart und Midgetracer gleichzeitig in der Wand. Nach der Show kamen die Fahrer nach oben auf die Zuschauertribüne und verkauften Andenken-Fotos; das Geld wurde in einer separaten Kasse für Unfallfolgen zurückgelegt, denn eine



Bild 5. Indian Scout 1926, Motornr. AG 2074.

Krankenversicherung konnten die Fahrer nicht abschließen.

Während ich diesen Artikel schreibe, höre ich die Nachricht im schwedischen Fernsehen, dass der berühmteste schwedische Steilwandfahrer William Arne Nilsson am 5 Mai 2006 im Alter von 92 Jahren verstarb.

Teil 2 in der nächsten IN



Bild 6. William Arne Nilsson in Kivik 2003 neben meinem Bike aus dem Sala Motordrome, Indian Scout 1928 noch mit dem kurzen Rahmen und Motornr. CG 2072.

101. 741. 640. 336. 340. 347

Motorräder, Seitenwagen, Bausätze

Indian

BRAKEL MOTORS

Stau 119 26122 Oldenburg
Tel./Fax 0441 / 1 68 05
Mobil 0172 / 41 8 5332

Teileproduktion und Versand
Großes Originalteilelager mit Motoren und Fahrwerksteilen



Indian
SCOUT / CHIEF
Teile und Service



Bruno Stadler

Telefon

+ 49-(0)24 21-6 62 53

Wolfgang Stadler

Telefon / Fax

+ 49-(0)24 21-6 50 82

E-Mail: bwindian@t-online.de

Triebachweg 1 • 52355 Düren • Deutschland

