

Die Indian-Story



Teil 2 Text: Jürgen Kieblisch | Fotos: Jürgen Kieblisch (5), Jürgen Kieblisch Archiv (1), Dietmar Augustin (2)

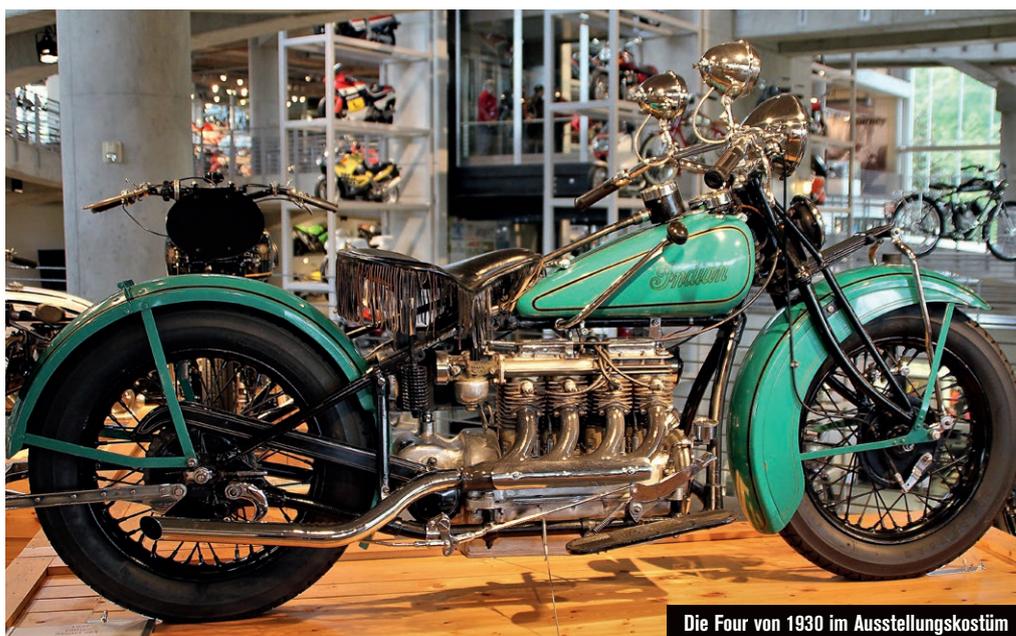


Sport Scout von 1938 mit Trapezgabel

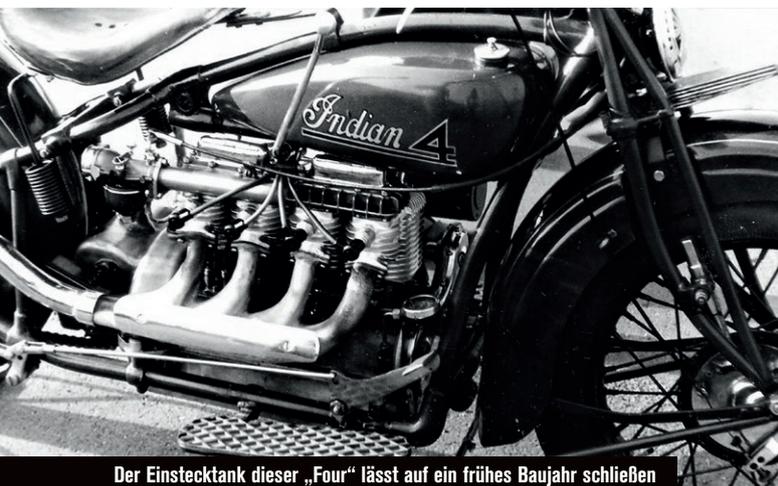


Indian Four von 1927 im Barbermuseum in Alabama

1920 erschien die erste Scout und 1923 das größere Modell Chief, welches bis zum Ende gefertigt wurde. Am 7. April 1923 gab es ein Jubiläum für die 250.000. produzierte Indian. Aus der 1.000-er Chief wurde 1923 die stärkere Big Chief mit 1.200 ccm auf dem Markt angeboten. Endlich wurde 1928 bei allen Modellen am Vorderrad die Trommelbremse eingebaut. Erstmals kam an einem Modell, der Junior Scout im Jahre 1932, der Einsatz einer Trapezgabel anstelle der Schwinggabel mit Blattfeder für das Vorderrad zum Einsatz. Demgegenüber mussten die Four bis zu ihrer Produktionseinstellung 1942, sowie die Chief bis 1946 noch mit den veralteten Gabeln mit der Halbblattfeder gefahren werden.



Die Four von 1930 im Ausstellungskostüm



Der Einstecktank dieser „Four“ lässt auf ein frühes Baujahr schließen

Im Zuge weiterer Modernisierungen erfolgte 1933 die Einführung der Trockensumpfschmierung der Motoren und somit die Abkehr vom Tropföler sowie der Verlustschmierung. Ein weiterer Schritt war 1935, das auf Wunsch gelieferte Vierganggetriebe bzw. das Dreiganggetriebe mit einem Rückwärtsgang ausgestattet. 1940 erfolgte bei allen Modellen die Einführung einer Geradwegfederung am Hinterrad. Nach dem II. Weltkrieg entschied der neue Chef, Ralph B. Rodgers die Einstellung der Produktion der Vierzylinder und der Scout. Die Hand-

schaltung wurde erst bei den Militärmodellen (741/841) sowie den letzten Chief-Modellen (1950 bis 1953) durch eine Fußschaltung ersetzt. Die letzte Chief erhielt auch eine Teleskopgabel, die Baujahre davor (1947 bis 1948) waren noch mit der Trapezgabel ausgestattet. 1953 ging nach mehreren „Chef-etagen“ über die Jahrzehnte die Firma in Konkurs. Vom Konzern Polaris Industries gibt es seit 2011 Versuche die Marke wieder auf die Beine zu bringen. Derzeit werden sechs verschiedene Modelle, großvolumige „Bobber“ angeboten.



Four im Einsatz bei der Fernfahrt B 96 Zittau – Rügen 2009

Die Vierzylinderreihe von 1927 bis 1942 soll etwas für sich abgehandelt werden. Ab 1927, mit der Übernahme der Firma Henderson wurde Indian zum Bau von Vierzylindermaschinen inspiriert. Von Anbeginn waren es Reihenvierzylinder mit der Bezeichnung „Four“, 1.265 ccm Hubraum waren recht gewaltig, aber für amerikanische Verhältnisse fast normal. Die Leistung war nicht unwahrscheinlich mit 20 PS 1920 und 40 am „bitteren Ende“. Mitte der 30er-Jahre war der schlechte Ruf der Maschine am Ende und es wurde 1938 eine neue Variante der Four mit paarweise angeordneten Zylindern entwickelt und das funktionierte. In dieser Serie kamen beachtenswerte, schöne und kräftig wirkende Modelle auf den Markt. Eigentlich könnte man sagen, es war der Beginn einer neuen Ära, so gewaltig waren die Verbesserungen in puncto technischen Neuerungen, tech-



Traumhaftes Sammlerexemplar der späten Four mit Geradwegfederung hinten

nischer Standfestigkeit und großen, das Aussehen verbesserten, Design-Veränderungen, was sich auf die weiteren Modellpaletten positiv und sehr kundenfreundlich auswirkte.

Hier sollte der technische Abriss abgeschlossen werden, die heute so viel geliebte Classic ist damit grob abgearbeitet. Bei Indian wurde weiter gearbeitet, weiter entwickelt, es wurden viele neue Produkte vorgestellt. Das wäre dann ein Kapitel einer neuen Generation.

Der Sport spielte bei Indian eigentlich seit der Firmengründung eine besondere Rolle, denn die

Firmengründer waren erfolgreiche und leidenschaftliche Sportler. Der junge George M. Hendee aus Boston zählte seit 1886 zu den erfolgreichsten Radsportlern an der Ostküste der USA. Über Jahre erwarb er den Titel „National Amateur Highwheel of the Champion United States“, egal ob auf dem frühen Hochrad bis in die Ära des Flachrades.

Als er selbst Produzent war, besuchte er häufig die Szene der Radrennen mit und ohne „Stehher“. Dabei fiel ihm 1899 im berühmten Madison Square von New York bei einem Steherrennen ein Team mit einer neuartigen,



Ein weiteres Exemplar in der linken Seitenansicht

schnellen und leistungsfähigen Maschine auf. Der Konstrukteur war Carl Oscar Hedstrom aus Brooklyn, es war die Geburtsstunde einer Freundschaft und geschäftlicher Partnerschaft, denn besagter Konstrukteur entwickelte für Hendee eine spezielle Maschine. Diese wurde dunkelblau lackiert und erhielt den Namen „Indian“ – hier ist der Kreis zur Firmengründung wieder geschlossen.