

# Die Indian-Story



Teil 3 Text: Jürgen KieBlich | Fotos: Jürgen KieBlich (3), Jürgen KieBlich Archiv (2), Dietmar Augustin (2), Ulrich Hänsig (1)



Eine Scout in Military-Ausführung, bereits mit Trapezgabel



Die Chief etwa 1932

Die Firmengründer setzten ihre Produkte ab 1902 auch bei Rennen ein, wobei sie selbst auch als Fahrer am Start standen. Beim Langstreckenrennen New York – Boston über 450 Kilometer erreichten die beiden und George Holden auf Indian die Plätze 1 bis 3. Hedström erreichte 1903 einen Geschwindigkeitsrekord auf der Indian. Holden erwarb 1906 beim Langstreckenrennen quer durch den Kontinent von Küste zu Küste ebenfalls einen Rekord. In der Rennabteilung wurde 1906 eine Rennmaschine erstmalig mit V-Motor gebaut, da-

von kam 1907 die käufliche Variante in den Handel. Die Firma beteiligte sich bereits 1907 an einem 1.000 Meilenrennen in England. Paul Derkum brach 1908 mit der Maschine zehn Geschwindigkeitsrekorde. 1911 belegten Indian-Fahrer auf der TT in der Senior sensationell die Plätze 1 bis 3, zur gleichen Zeit wurden die Bahnmotoren entwickelt und waren unschlagbar.

Ernest Walker stellte 1920 in Daytona auf einer Indian mit 167,67 km/h den ersten von der FIM anerkannten Geschwindigkeitsweltrekord auf.



Indian Scout von 1935



Die Chief von 1946 mit Geradwegfederung am Hinterrad

In die Geschichte der Weltrekordfahrten ging 1967 der Neuseeländer Burt Munro mit seiner umgebauten 750er Indian Scout ein, er stellte mehrere Geschwindigkeitsweltrekorde für Motorräder auf, von denen einer bis heute gültig ist. Dem Leser wird der Film „Mit Herz und Hand“ sehr empfohlen, hier wurde dem „alten Mann“ durch die schauspielerische Meisterleistung von Anthony Hopkins ein Denkmal gesetzt. Besondere Beachtung sollte aber den Einsätzen beim Steilwandfahren gewidmet werden, dabei sind bis heute die 750 Scout-Modelle aus den 20/30er-Jahren ungeschlagen im Einsatz. Die Maschinen bringen ob ihrer Konstruktionsmerkmale die günstigsten Voraussetzungen mit.



Die neuen Generationen von 1948  
Chief Roadmaster

Blicke als Letztes noch zu bemerken, dass einer der ganz Großen aus der Szene der Motorradautoren als kleiner Steppke mit dem Indianvirus erheblich infiziert wurde und bis an sein Lebensende ständig mit Motorrädern „verheiratet“ war. So ergab es sich anno 1927 auf dem Verkehrslandeplatz der „Luft-Hansa“ in Plauen, im schönen Vogtland, dass da ein kleines Verkehrsflugzeug, eine Junkers F 13-ca, landete. Der Passagier stieg aus, es war der Vater des vierjährigen Ernst, welcher bei Siemens in Plauen als Ingenieur tä-

dian Scout mit einem Zweizylinder-V-Motor und das zweite Erlebnis begann, denn Onkel „Fidi“ setzte den Filius in den riesigen Beiwagen und sie donnerten davon. So ein Erlebnis mit Freude, Begeisterung und ohne Angst prägte den Kleinen, er kam nie mehr los davon. Die Jahre gingen dahin, auch Fahrversuche im Geheimen und allein kamen dazu. Bis dann wieder Indian ins Gespräch kam, der Junge war unterdessen 16 Jahre alt und einer seiner Onkels war begeisterter Fahrer und Besitzer einer gewaltigen Indian Chief mit 1.200 ccm Hubraum und bot ihm eine Mitfahrt an. Jetzt war der Knoten endgültig geplatzt und die Leidenschaft für das Motorrad und das Fahren damit nicht mehr zu mindern. Aber – hier wurde der junge Mann, 19-jährig, erst einmal vom Krieg eingeholt. Bei Dresden auf dem Heller begann seine Ausbildung bei der Wehrmacht als Kradmelder im besonderen Einsatz. Die schlimmen Kriegsjahre überlebte er mit Verwundungen und konnte sich endlich, mit 26 Jahren, sein erstes Motorrad kaufen. Der Leser wird wahrscheinlich genau wissen, wer denn der Junge war. Es war kein Geringerer als der große „Klacks“ Ernst Leverkus. Diese Geschichte und mehr erzählte er uns persönlich als Gast beim 12. Zittauer Motorradfahrertreffen 1989.



Je jünger diese „Bomber“ sind,  
desto gewaltiger werden diese

tig war und gelegentlich das Flugzeug für seine Dienstreisen benutzte. Am Rande der Piste stand eine Frau mit zwei Kindern und der Pilot rief dieser zu „der Kleine kann 'mal 'ne Biege mitfliegen – ich dreh' noch 'ne Runde.“ Es war ein Erlebnis für den Kleinen, welches bereits hier sein Leben mitprägte. Nach dem Erlebnisflug wurde am Hangar gelandet und die Maschine hineingeschoben. Der Pilot nahm Fliegerhaube und Brille nicht ab und schob aus einer Ecke im Hangar ein großes Motorrad mit Beiwagen auf die Wiese hinaus. Dieses Motorrad war eine In-



### Für kranke Kinder nur das Beste.

Nichts ist so wichtig wie die Gesundheit unserer Kinder. Bethel investiert deshalb in ein familiengerechtes Kinderzentrum – mit einer Medizin der kurzen Wege und mehr Platz für Familien. Bitte helfen Sie uns, die bestmögliche Versorgung unserer Kinder auf Jahrzehnte zu sichern – mit Ihrer Spende!

**Spendenkonto (IBAN):**  
DE48 4805 0161 0000 0040 77  
Stichwort: KINDGESUND

**Spenden Sie online:**  
[www.kinder-bethel.de](http://www.kinder-bethel.de)

Vielen herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!



Foto: gartenstudio



Die Weltrekord-Zigarre des  
Bob Monro aus Neuseeland