



Indians

1928 SERIES

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY - SPRINGFIELD, MASS. U.S.A.



Die **EINLEITUNG** *Die*



Die folgenden Seiten sind dazu bestimmt, den Leser mit jeder Einzelheit und technischen Eigenschaft der 1928 Serie der INDIAN MOTORRAEDER bekannt zu machen.

Es ist nicht der Versuch unternommen worden, die Verwendungsmöglichkeiten, Annehmlichkeiten und Vergnügen, welche sich dem Eigentümer eines INDIAN Rades bieten, hervorzuheben oder zu beschreiben, da dieselben mehr oder weniger von dem ausgewählten Modell und dem besonderen Zweck, welchem das Motorrad dienen soll, abhängig sind.

Da jedes der INDIAN Räder entworfen worden ist, einen ganz bestimmten Zweck zu erfüllen, raten wir dem Käufer an, sich Drucksachen über die Modelle, für welche er besonderes Interesse hat, zu beschaffen. Diese Drucksachen sind durch unsere Fabrik oder bei jedem INDIAN Händler erhältlich und dazu bestimmt, dem Käufer die Auswahl des richtigen Modells zu erleichtern.

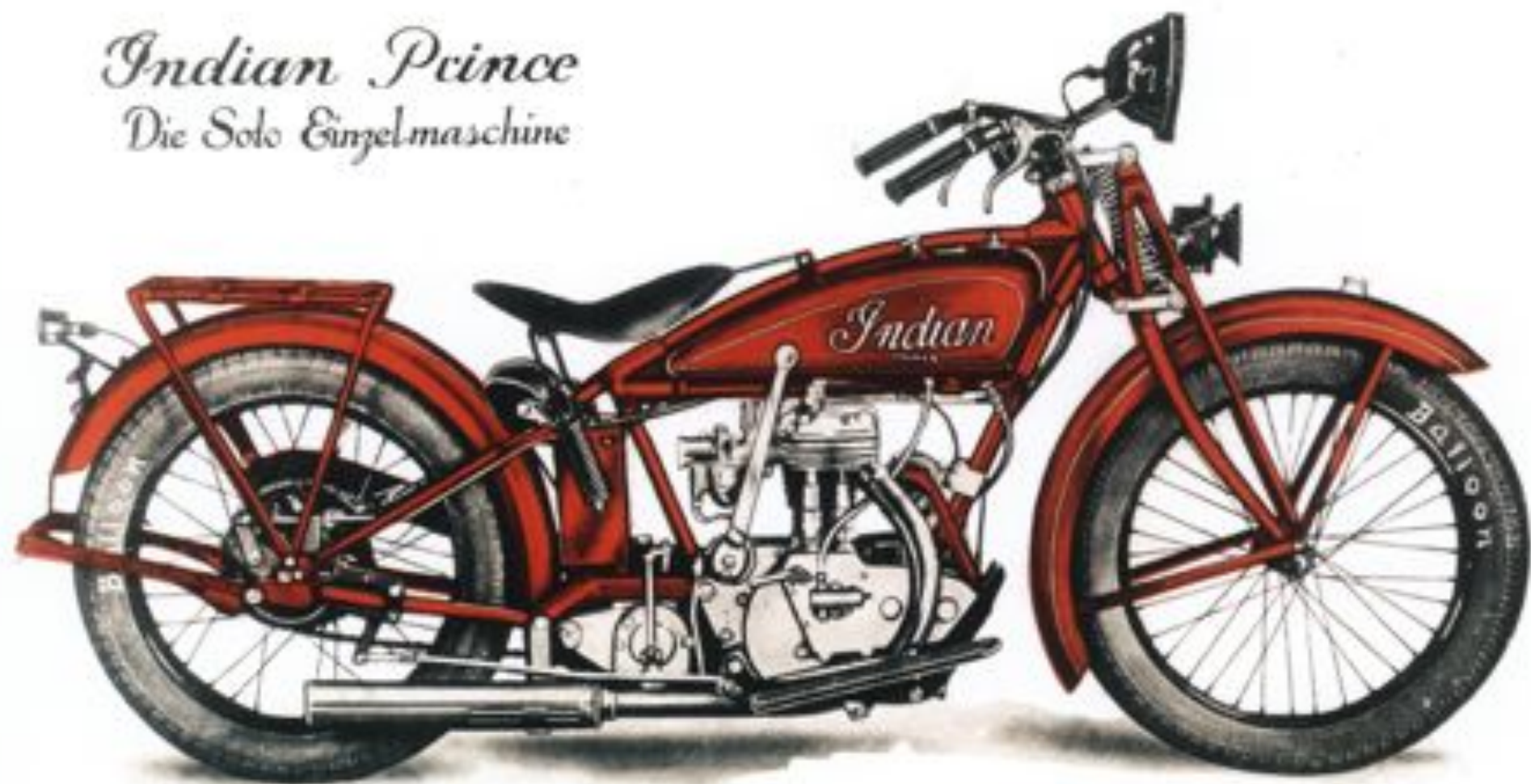
Die verschiedenartigen Verwendungsmöglichkeiten des Motorrades, — sei es für Geschäftszwecke oder zum Vergnügen — stellen den Fabrikanten vor die Aufgabe, eine Auswahl von verschiedenartigen Modellen, welche diesen Anforderungen nachkommen, anzubieten. Wir haben uns in den 27 Jahren unserer Fabrikationserfahrung bemüht, mit der Zeit fortzuschreiten und Modelle zu entwickeln, welche den neuesten Anforderungen entsprechen.

Wir bringen unsere 1928 Serie mit einem Gefühl des Vertrauens und der Genugtuung vor das Publikum, dass wir den Anforderungen des Motorradmarktes in Jahre 1928 mit einer Auswahl von Modellen entgegenkommen, welche sämtliche Ansprüche und Erwartungen des Käufers zufriedenstellt.

Wir sind davon überzeugt, dass eine genaue Durchsicht der nachfolgenden Seiten Sie von der Richtigkeit unseres Merkspruches überzeugt: "DIE UMFANGREICHSTE AUSWAHL AN MOTORRAEDERN."

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY

Indian Prince
Die Solo Einzelmaschine



Das Motorrad ist das billigste Beförderungsmittel in der Welt.

EINZELHEITEN

MODELLE: INDIAN PRINCE, Modell L.

INDIAN PRINCE, mit elektrischer Ausrüstung, Modell LK.

BREMSEN: INDIAN Doppelbremse. Jede Bremse wirkt für sich. Aussenbremse, Einzelbremsentyp, wird mittels eines in bestimmter Lage oberhalb des rechten Fußtrittes angebrachten Fußhebels betätigt. Innenbackenbremse wird durch einen an der Lenkstange angebrachten Handhebel in Tätigkeit gesetzt. Der Bremsbelag ist 1 Zoll breit. Durchmesser der Bremszylinder beträgt 1-3/4 Zoll. Die Bremsfläche beträgt 22 Zoll.

VENGASER: Scheider einfacher Kolbenkammerentyp.

KUPLUNG: Mehrfacher Trockensplattentyp, der auf die gewünschte Spannung eingestellt werden kann. Arbeitet weich und zuverlässig. Der Reibbelag wirkt gegen Stahlplatten. Auslösung erfolgt mittels an der linken Lenkstange angebrachten Handhebels. Auf Wunsch kann Fußkupplung geliefert werden.

KONTROLLEN: INDIAN "Twist-of-the-Wrist" Drosselklappe am Lenker, Steuerung des rechten Handgriff. Die Zählungstafel liegt innerhalb des Lenkstangenbündels. Die Kabelzüge sind mit Leder bezogen.

KRAFTVERTRAGUNG: Erfolgt mittels Rollenketten, 3/4 Zoll. Gliedweite, 1/2 Zoll breit. Beide Ketten sind von einander unabhängig und können nachgestellt werden. Gute Kettenschaltvorrichtungen. Das Kettenset des Motors besitzt 15 Zähne, das der Kupplung 28 Zähne, das Vorgelege 18 Zähne, das Hinterrad 43 Zähne. Das Übersetzungsverhältnis im dritten Gang beträgt 3.72:1, im zweiten Gang 3.41:1, im ersten Gang 13.18:1.

ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG: Der elektrische Strom für den Scheinwerfer, Schlußlampe und Hupe wird durch einen Spindel-Dynamo und Wism-Akkumulator, 6 Volt, 12 Amperestunden, welcher vollkommen unabhängig von der Erzeugung arbeitet, geliefert. Scheinwerfer und Schlußlampe werden durch einen Schalter kontrolliert. Amperemeter, Lichtschalter und Lampe sind in einem Gehäuse am Steuerkopf der Lenkstange untergebracht.

ANSTRICH: INDIAN Rot mit goldfarbenen Streifen.

FUSSBREITER: INDIAN, zusammenklappbarer Typ mit Gummibelag, besonders lang. Fußrasten auf Wunsch erhältlich.

RAHMEN: Kevystone Typ, besteht aus zwei aus dickwandigen verstellten Eichen angefertigten Teilen. Der Sattel liegt aussergewöhnlich tief. Für besonders stark beanspruchte Stellen ist Nickelrohr verwendet worden.

LENKSTANGE: Das obere Stück und der Stutzen bilden eine Einheit. Besonders Stutzen beim Fahren und sichere Kontrolle des Radens ist gewährleistet.

ZÜENDUNG: Spindelhof Hochspannung-Magnet, Metallische Einzelkerne.



SCHMIERUNG: INDIAN selbsttätige durch den Motor betriebene Pumpe hebt Pumpe für Handbetätigung. Selbsttätige einstellbare Druckpumpe zum Zapfenlager und von dort zum Hauptkurbelwellenlager. Absolute Schmieröffnungen an allen notwendigen Stellen, weiterhin Fettzapfen des Pleuelsystems.

GEPÄCKHALTER: INDIAN Rollertyp.

MOTOR: Ein-Zylinder "L" Typ, vertikal, luftgekühlt, abwechselnder Zylinderkopf, mit besten Kupfer- und Aluminiumlegierungen (Kraftgewichte). Bohrung 2-3/4 Zoll (69.85 mm), Hub 3-1/4 Zoll (86.35 mm), Zylinderinhalt 22.22 Kubikzoll (364.26 ccm). Ventile: nebeneinander liegende Schieberventile auf der rechten Seite. Der Ventilmechanismus ist nach warmen bis abgeschlossen und wird gründlich geschmiert gehalten. Ventiltriebnehmer beträgt 1-3/4 Zoll. Hub 3/4 Zoll. Kappen: besteht aus leichtem Gussmetall mit zwei oberen Rippen von je 3/4 Zoll. Durchmesser des Kappenstifts beträgt 3/4 Zoll. Das untere Ende der Verbin-

dungstange läuft auf Rollenlagern.

KOPFLEUGEL: Guss, aus einem Stück Stahlblech, mit gewölbtem Mittelstück. Ausreichender Radialdruck.

SATTEL: INDIAN-Messenger Modell, halbeimerförmig. Breiter, bequemer Sitz, weiche Sattellage, neuartige Federung.

SCHALLDÄMPFER: INDIAN, röhrenförmiges Modell.

GABEL: INDIAN Trägertyp, Spiralfederanordnung.

STÄNDER: INDIAN Schwenkertyp, hinten mit Schnappschloß.

NORMALE AUSRÜSTUNG: Elektrischer Scheinwerfer für starke und schwache Beleuchtung, Schlußlampe, Amperemeter, Hupe und Druckschalter, Luftpumpe und Taster mit Werkzeugen.

ANLASSER: Aus Zahnrad und Sektor bestehend, am Wechselgetriebe eingehaut. Innenanordnung der Zahnäder ist stets gewährleistet. Am Sektor befindet sich eine verstellbare Federspannung.

TANK: Besteht aus einem Behälter mit separaten Abteilungen für Brennstoff und Öl, welche 8.516 Liter Brennstoff und 2.266 Liter Öl fassen.

BEREIFUNG: Finestone Ballonreifen, 25 x 3, 30 Zoll. Nicht-gleitend, klückerförmig.

WECHSELGETRIEBE: Fußhebel geförderter Typ für drei Gänge, direkter Antrieb beim dritten Gang. Umschaltung mittels direkt wirkendem Getriebes. Schnell, leicht und sicher. Hauptwelle läuft auf Tinkens Rollenlagern.

RAEDER: 25 Zoll Durchmesser, Dualkammer, 28 Spindeln im Vorder- und Hinterrad. 24 x 3 Zoll C C Felgen, schwarzer Anstrich.

RADSTAND: 54 Zoll.

Indian Scout 37
Die Solo Zwillingmaschine



Das Motorrad ist das schnellste Beförderungsmittel in der Welt.

EINZELHEITEN

MODELLE: INDIAN SCOUT 27, Modell C.
INDIAN SCOUT 27, mit elektrischer Ausrüstung,
Modell A/E.

HELMEN: INDIAN Doppelschwamm, nach innen und
außen wirkend. Fernromm verlagert auf ein Hinterrad an-
gebrachte Drosselventil. Aussen-Helm: periodischer
Einschraubtyp. Das Helmrad wird mittels eines direkt
an rechten Fundament angebrachten Fundamentes betätigt.
Das nach innen wirkende Helmrad wird durch einen starken
Druckmechanismus mittels eines kräftig wirkenden Hand-
hebels an der linken Lenkstange angeschlossen. Durchmesser:
6-1/2 Zoll, Breite 1-1/2 Zoll. Innenfläche 29-2 Quadschicht.

VERGASER: INDIAN Scheider DeLuxe Vergaser, sehr
ausdauernd Kompositionstyp. Luft- und Brennstoff-
zuführung kann reguliert werden. Zuerstfällige Beschäfti-
gung und besonders wertvoll geschweißte Arbeiten.

KUPPLUNG: Besteht aus mehreren Scheiben. In Öl
liegende Stahl- und Hartstahlscheiben, welche unter-
einander ab.

KONTROLLEN: Drosselklappenkontrolle am linken, Einlage am rechten Handgriff.
INDIAN "Twist-of-the-Wrist" Kontrolle. Zuführungskabel liegen innerhalb der
Lenkstange. Aussen liegende Zuführungskabel sind mit Leder bezogen. Fremschalt
rechts, Kupplungshebel links. Handbremshebel und der linken Lenkstange. Ventilator
Druckmessung auf der rechten Seite mittels durchgeführter Stosstange.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Fremschalttrieb, schalenförmige Zahnräder, gleichför-
mige Einlage getriebebetrieben, verbunden Motor und Getriebe, nach aussen abge-
schlossen, arbeiten in Öl. Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad durch
1/2 x 1/2 zollige Rollenketten. Übertragungsverhältnis: Schwanzschon 4.85:1 im
dritten Gang, Maschine mit Seitenwagen 3.66:1 im dritten Gang.

ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG: Elektrischer Strom für Scheinwerfer, Schlos-
sicherung und Hupe wird durch Hinterrad Dynamo und Wieg Akkumulator, 6 Volt,
38 Amperestunden, welcher vollkommen unabhängig von der Zündung arbeitet,
geliefert. Scheinwerfer und Schlosseinrichtung werden durch einen Schalter kontrolliert.
Anspanner, Lichtschalter und Lampe liegen in einem Kasten im Steuerkopf der
Lenkstange.

ANSTRICH: INDIAN hat mit gelblichem Stein.

FUSSBRETT: Zusammenklappbares Typ, besonders lang, mit Gummibahn.

GABEL: INDIAN Trägertyp, devisch, mit Blattfeder-Aufhängung.

RAHMEN: INDIAN Doppelschwamm, verstärkt und aus besonders starkem Rohr
gefertigt. Der Rahmen liegt ausserordentlich tief.

LENKSTANGE: Bildet mit dem Steuerrad ein Ganzes und ist für starke Inanspruch-
nahme konstruiert. Doppelte Verbindung mit der Gabel.

ZÜNDUNG: Selbstlauf Hochspannungsmagnet. Der Rahmen ist aus im Ganzen
angeworren Aluminium hergestellt. Funkenstreuung bei 40 Umdrehungen pro Minute



vollkommen. Gewährleistet leichtes Anspringen.

SCHMIERUNG: INDIAN selbsttätiges Schmierungs-
system, mittels durch den Motor betriebene Öl-Druck-
pumpe, welche verstellbar ist, zum Kupplungen, von dort
zum Hauptkurbelwellenlager. Hilfenahme für Hand-
betrieb. Aluminium-Schmieröffnungen an allen erforderlichen
Stellen, durch eine Fettgrube des Aluminium-Systems.

GEPÄCKHALTER: INDIAN Ribbentyp.

MOTOR: Zwei Zylinder, "V" Typ, unter einem Winkel
von 42 Grad angeordnet, mit Luftkühlung. Bohrung 2-1/2
Zoll (63.5 mm), Hub 3-1/2 Zoll (77.78 mm), Zylinderkopf
36.26 Zoll (920 mm) Kubikinhalt (1000 Kubikzentimeter) Zylinder: "L"
Einsamer Kopf, abnehmbare Ventile: INDIAN "Steve bei
Seite" Anordnung. Die Ventilsteuerung befindet sich auf
der rechten Seite, der Ventilmechanismus ist vollständig
eingeschlossen und gut geschmiert. Ventiltriebmechanik 1-1/2
Zoll, Hub 1/2 Zoll. Die Ventile bestehen aus hartem
Gussstahl, mit zwei Kolbenringen am oberen Ende.
Kurbeltriebmechanik 1/2 Zoll. Verbindungstange be-

nicht aus angereichertem hartem geschweißtem Stahl und ist besonders hitzebeständig.

Lager: Kurbelwellen- und Hauptlager Ribbentypen.

KOTFLÜGEL: Gross und breite Kotflügel, in der Mitte angebracht. Stahlkon-
struktion. Am Vorderend herablassende Seiten. Die Stütze an der linken Seite des
hinteren Kotflügels kann entfernt werden und ermöglicht ein schnelles Abnehmen des
Rades.

SATTEL: INDIAN-Messing Modell, gestreckt, aus Leder, Isotex und besonders
Sattelpolster, der tiefhängende Sattel ist auf besondere Weise abgehoben, und zwar durch
offene Halbschalen.

SCHALLDÄMPFER: INDIAN verbesserter Ribbentyp.

STREIFER: INDIAN Schamierenmodell, Schamierenleder am Vorder- und Hinterrad.

SCHMALE AUFHÄNGUNG: Elektrischer Scheinwerfer für starke und schwache
Beleuchtung, Schlosseinrichtung, Anspanner, Hupe und Druckschalter, Luftpumpe
und Tasche mit Werkzeugen.

ANLASSER: INDIAN Modell, aus Zahnrad und Sektor bestehend. Der Sektor
wirkt auf ein mit Zahngewinde angestütztes Zahnrad, welches auf die Hauptwelle des
auf der rechten Seite liegenden Wechselschalters montiert ist.

TANK: Besteht aus einem Behälter mit geschichteten Abteilungen für Brennstoff und
Öl. Fassungsvermögen an Brennstoff 11.8 Liter, an Öl 2.84 Liter.

BEHELFUNG: 23 x 3.85 Zoll Ballonreifen, nach Wahl Firestone oder Goodyear.

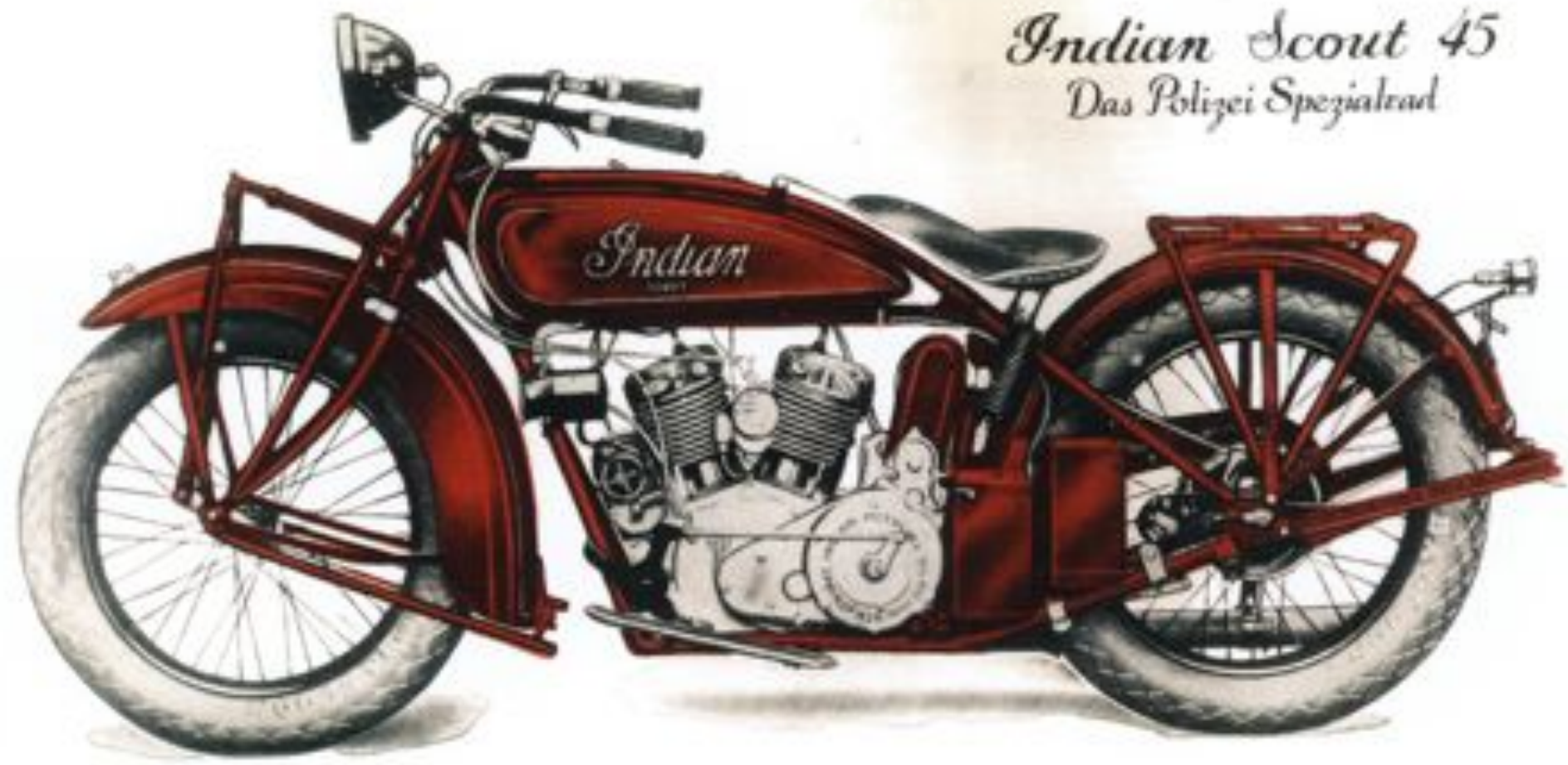
WECHSELGETRIEBE: In einem Block mit dem Motor zusammengefasst, fast
insgesamt gleiches Typ mit drei Geschwindigkeiten versehen. Schaltbetrieb wird
direkt.

RAEDER: 25 Zoll Durchmesser, Drahtspeichen, 40 Speichen Vorder- und Hinterrad,
24 x 2 Zoll CC Stahlblech. Herausklappbare Achsen.

RAHMENTAND: 34 Zoll.



Indian Scout 45
Das Polizei Spezialrad



Motorräder sind für den Polizeidienst unentbehrlich.



EINZELHEITEN

MODELLE: INDIAN SCOUT 45, Modell GP.
INDIAN SCOUT 45, mit elektrischer Ausrüstung, Modell GP.

BRIMMEN: INDIAN Doppelbremse, nach innen und außen wirkend. Bremsung erfolgt auf am Hinterrad angebrachte Drumstrommel. Ausserer Bremsen zweitescher Drahtseilzugtyp. Die Bremsen sind mittels eines Nests am rechten Fusshalter angebrachten Fusshalter betätigt. Die nach innen wirkende Bremsen wird durch ein natürliches Druckauschussmittel mittels kräftig wirkendem Handhebel an der linken Lenkstange ausgelöst. Durchmesser: 2-1/2 Zoll, Breite 1-1/4 Zoll, Innenfläche 29-1/4 Quadratzoll.

VERGÄSER: INDIAN Scheider DeLuxe Vergaser, automatische Kompressionstyp. Luft- und Benzinzuführung kann reguliert werden. Zuverlässige Kraftleistung und bemerkenswert geschmeidiges Arbeiten.

KUPLUNG: Besteht aus mehreren Schalen. In Öl liegende Stahl- und Kupferplatten schieben sich ineinander ab.

KONTROLLEN: Druckmesserkontrolle am linken, Zündung am rechten Handgriff. INDIAN "Twist-of-the-Wrist" Kontrolle. Luftströmungskabel liegen innerhalb der Lenkstange. Ausser liegende Zuführungskabel sind mit Leder bezogen. Benzinschalt rechts, Kupplungspedal links. Handbremshebel an der linken Lenkstange. Ventilhebel Druckablenkung auf der rechten Seite mittels durchgeführter Stange.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Primärtrieb, schneckenförmigen Zahnräder, welche gleichzeitige Einstellung gewährleisten, verbändes Motor und Getriebe, nach innen abgeblenden, arbeiten in Öl. Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad durch 1/4 x 1/4 zollige Rollenketten. Übertragungsverhältnis: Schwachmaschinen 4.85:1 im dritten Gang, Maschinen mit Seitenwagen 5.68:1 im dritten Gang.

ELEKTROSCHE AUSRÜSTUNG: Elektrischer Strom für Scheinwerfer, Schallhorn und Hupe wird durch Spindler Dynamo und Wagn Akkumulator, 6 Volt, 10 Amperestunden, welcher vollkommen unabhängig von der Blindung arbeitet, geliefert. Scheinwerfer und Schallhorn werden durch einen Schalter kontrolliert. Ampere-meter, Lichtschalter und Lampe liegen in einem Kasten im Steuerkopf der Lenkstange.

ANSTRICH: INDIAN Rot mit goldfarbenen Stellen.

FUSSBREITER: Zusammenklappbarer Typ, besonders lang, mit Gummiwanne.

GABEL: INDIAN Teigtortentyp, dreifach, mit Blattfederaufhängung.

HAHMEN: INDIAN Doppelbremsen, verstellbar und aus besonders starkem Rohr montiert. Der Sattel liegt ausserordentlich tief.

LENKSTANGE: Bildet mit dem Stamm ein Ganzes und ist für starke Druckverhältnisse konstruiert. Dreifache Verbindung mit der Gabel.

BELENDUNG: Spindler Hochspannungs-Magnet. Funkenleitung bei 40 Umschlagungen pro Minute vollkommen. Gewährleistet höchste Anzeigergebnisse.



SCHMIERUNG: INDIAN selbsttätiges Schmierungssystem, mittels durch den Motor betriebene Gebläsepumpe, welche verstellbar ist, zum Zapfenlager, von dort zum Hauptkurbelwellenlager. Hilfssystem für Handbetrieb, Aluolite Schmieröffnungen an allen erforderlichen Stellen, dazu eine Fettspitze des Aluolite-Systems.

GEPAÜCKHALTER: INDIAN Röhrentyp.

MOTOR: Scout 45, zwei Zylinder, unter einem Winkel von 42 Grad angeordnet. "V" Typ, mit Luftkühlung Bohrung 2-1/4 Zoll (73.000 mm), Hub 3-1/4 Zoll (86.3 mm), Zylinderinhalt 45.44 Kubikzoll (744.920 Kubikzentimeter), Zylinder "L" geringiger Kopf, abwechselnde Ventile: INDIAN "Stein bei Stein" Anordnung. Ventilsteuerung befindet sich auf der rechten Seite. Die Ventilmechanismen ist vollständig eingeschlossen und gut geschmiert. Ventiltriebsummer 1-1/4 Zoll, Hub 1/2 Zoll Kolben: Bestehen aus leichtem Gusseisen, mit zwei Kolbenringen am oberen Ende. Kolbenstiftdurchmesser 1/2 Zoll. Leichte Kolben können auf Wunsch geliefert werden. Ventiltriebsummer besteht aus geschmiedetem kanariengrünem Stahl und ist besonders hitzebeständig. Lager: Kurbelwellen und Hauptlager: Rollentyp.

KOPFLEUCHTEL: Gross und breite Kopfleuchte, in der Mitte eingebogen, Stahlkonstruktion. Am Vorderend keramische Seiten. Die Lampe an der linken Seite des hinteren Kopfleuchte kann entfernt werden und ermöglicht ein schiefes Abstrahlen des Lichts.

SATTEL: INDIAN-Messing Modell, gestreckt, aus Leder, breiter und besserer Sattel; der vordere Sattel ist auf besondere Weise abgedeckt, und zwar durch offene Rollenrollen.

SCHALLDAEMPFER: INDIAN verbesserter Röhrentyp.

STÄNDER: INDIAN Schwarzblechmodell, Schwingelheber am Vorder- und Hinterrad.

NORMALE AUSRÜSTUNG: Elektrischer Scheinwerfer für starke und schwache Beleuchtung, Schallhorn, Ampere-meter, Hupe und Druckhalter, Luftpumpe und Tasche mit Werkzeugen.

ANLASER: INDIAN Modell, aus Zahnrad und Sektor bestehend. Der Sektor wirkt auf ein mit Zahnradwerk angeordnetes Zahnrad, welches auf die Hauptwelle des auf der rechten Seite liegenden Wechselgetriebes montiert ist.

TANK: Besteht aus einem Blech mit geschweißten Abteilungen für Benzin und Öl. Fassungsvermögen an Benzin 11.8 Liter, Öl 2.84 Liter.

BELENDUNG: 24 x 2.85 Zoll Ballonreifen, nach Wahl Firestone oder Goodyear.

WECHSELGETRIEBE: In einem Block mit dem Motor zusammengefasst, besonders glatter Typ mit 3 Geschwindigkeiten vorwärts. Schalthebel wirkt durch federbetätigte Übertragung von einer Geschwindigkeit auf eine andere ist verstellbar.

HAEDER: Durchmesser 25 Zoll, Druckspeicher, 40 Speicher, Vorder- und Hinterrad 24 x 2 Zoll CC Stahlreifen. Strossenklappbare Achsen.

HAEDSTAND: 34 Zoll.

Indian Scout 45
Die Sport Solomaschine



Motorradfahren ist der beste Radsport.

EINZELHEITEN



MODELLE: INDIAN SCOUT 45, Modell GP, INDIAN SCOUT 45, mit elektrischer Ausrustung, Modell GP.

BREMSEN: INDIAN Doppelbremse, nach innen und außen wirkend. Bremsung erfolgt auf dem Hinterrad angetriebene Drumbremse. Äußere Bremse: zweiblenkige Glasbremseartyp. Die Bremse wird mittels einer Seil- am rechten Vorderrad angebrachten Fußhebel betätigt. Die nach innen wirkende Bremse wird durch einen starken Drahtverlängerer mittels heftig wirkendem Handhebel an der linken Lenkstange angestrichelt. Durchmesser: 4-1/2 Zoll, Breite 1-1/2 Zoll, Bremsfläche 29-7/8 Quadratzoll.

VEHGAßEN: INDIAN Scheibel DeLuxe Vergaser, volumetrischer Kompressionstyp. Luft- und Frischluftzuführung kann reguliert werden. Zuerstige Kräfteleistung und langsamere geschwindigkeit Anlassen.

KUPPLUNG: Besteht aus mehreren Scheiben. In Öl laufende Stahl- und Hartblechscheiben wechseln nacheinander ab.

KONTROLLEN: Kontrolle der Drehmomente am linken Handgriff. INDIAN "Twist-of-the-Wrist" Kontrolle. Zählwerkzeiger liegen innerhalb der Lenkstange. Außen laufende Zählwerkzeiger sind mit Leder bezogen. Bremspedal rechts, Kupplungspedal links. Handbremsehebel an der linken Lenkstange. Verschieb Druckknopf auf der rechten Seite mittels durchgeführter Pleuelstange.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Pleuelstange, schneckenförmige Zahnrad, welche gleichzeitig Einstellung gewährleisten, verbindet Motor und Getriebe, sind nach innen abgeschlossen und arbeiten in Öl. Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad durch 1/2 x 1/2 zollige Rollenketten. Übertragungsverhältnis bei 80 Umdrehungen 4.80:1 im dritten Gang, bei Maschinen mit Seitenwagen 4.20:1 im dritten Gang.

ELECTRISCHE AUSRÜSTUNG: Elektrischer Strom für Scheinwerfer, Schallanlage und Lampe wird durch Spindel Dynamo und Wren Alkumulator, 6 Volt, 24 Amperestunden, welcher vollkommen unabhängig von der Zündung arbeitet, geliefert. Scheinwerfer und Schallanlage werden durch dieselben Schalter kontrolliert. Amperezeiger, Lichtschalter und Lampe liegen in einem Kasten am Steuerkopf der Lenkstange.

ANSTRICH: INDIAN hat mit gelblichem Stoffen.

FUSSBRETT: Zweisachenklappbares Typ, besonders lang, mit Gummifolge.

GABEL: INDIAN Trichterart, dreifach, mit Blattfeder-Aufhängung.

RAHMEN: INDIAN Doppelrohrrahmen, verstellbar, und aus besonders starkem Rohr gebaut. Der Sattel liegt unmittelbar auf.

LENKSTANGE: Moderne Sporttype, bildet mit der Kopflampe ein Ganzes. Deutsche Verbindung mit der Gabel. Touristyp kann auf Wunsch geliefert werden.

ZÜNDUNG: Spindel Hochspannungs-Magnet. Funkenleistung bei 40 Umdrehungen pro Minute vollkommen. Gewährleistet bestes Ansprechen.

SCHMIERUNG: INDIAN selbsttätiges Schmierungs-system, mittels durch den Motor betriebene Ventilvorrichtung, welche verstellbar ist, nach Kapitallage, von dort zum Hauptkurbelwellenlager. Hilfspumpe für Handbetrieb. Almsite-Schmierverföhrung an allen veränderlichen Stellen, dazu eine Fettpumpe des Almsite-Systems.

GEPÄCKHALTER: INDIAN Bollerartyp.

MOTOR: Scout 45, zwei-Zylinder, unter einem Winkel von 42 Grad angeordnet, "V" Typ, Injektions. Bohrung 2-1/2 Zoll (78.015 mm), Hub 3-1/2 Zoll (88.9 mm). Zylinderinhalt 45.44 Kubikzoll (744.025 Kubikzentimeter). Zylinder: "L" Formiger Kopf, abwechselnd. Ventile: INDIAN "Seite bei Seite" Auslösung. Ventilsteuerung liegt auf der rechten Seite. (Lynette Kolben können auf Wunsch geliefert werden). Der Ventiltriebmechanismus liegt gut geschützt unter Abschluss nach außen. Ventiltriebmechanismus 1-1/2 Zoll, Hub 1/2 Zoll. Kolben: Leichtes Gussmetall mit zwei Kolbenringen am oberen Ende. Lynette Kolben können auf Wunsch geliefert werden. Kurbelwellendurchmesser 1/2 Zoll. Pleuelstange besteht aus

temperiertes hammergeschmiedeten Stahl und ist besonders langlebhaft. Lager: Kurbelwellen und Hauptlager: Rollenartyp.

KOPFLICHTER: Gross und breite Kopflampe, in der Mitte angebracht, Stahlkonstruktion. Am Vorderrad beidseitige Seiten. Die Lampe an der linken Seite des hinteren Kopflampens kann entfernt werden und ermöglicht ein schnelles Abschalten des Lichtes.

SATTEL: INDIAN-Messing Modell, gestrickt, aus Leder, Innere und Inneunter Sattelteil, der tiefliegende Sattel ist auf besondere Weise abgefedert, und zwar durch offene Rollenfedern.

SCHALLDÄMPFER: INDIAN verbesserter Bollerartyp.

STÄNDER: INDIAN Scheibenscheitel, Schwingenführer am Vorder- und Hinterrad. **NORMALE AUSRÜSTUNG:** Elektrischer Scheinwerfer für starke- und schwache-Beleuchtung, Schallanlage, Amperezeiger, Lampe und Druckknopf, Luftpumpe und Tasche mit Werkzeugen.

ANLASSEH: INDIAN Modell, aus Zahnrad und Sektor bestehend. Der Sektor wirkt auf ein mit Zahnpumpe ausgerüstetes Zahnrad, welches auf die Hauptwelle des auf der rechten Seite liegenden Wechselgetriebes montiert ist.

TANK: Besteht aus einem Behälter mit geschichteten Abteilungen für Benzinöl und Öl. Fassungsvermögen an Benzinöl 11.8 Liter, Öl 2.84 Liter.

BEREIFUNG: 21 x 3.85 Zoll. Ballonreifen, nach Wahl Firestone oder Goodrich.

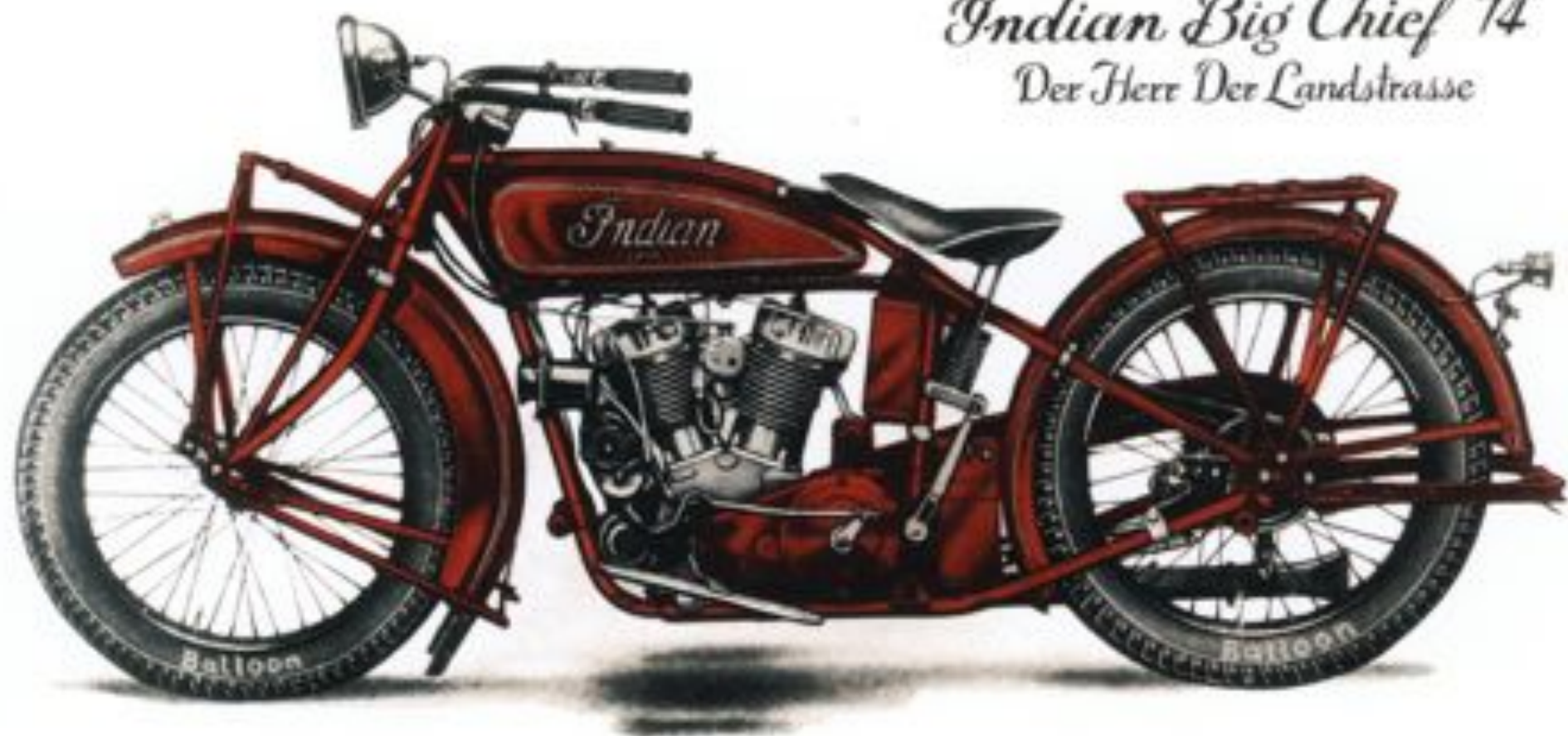
WECHSELGETRIEBE: In einem Block mit dem Motor zusammengebaut, Getriebe-länder gleitender Typ, mit drei Geschwindigkeiten versiert. Schalthebel wirkt direkt, Injektoren Überlegen von einer Geschwindigkeit auf eine andere ist verhängt.

BAEDER: Durchmesser: 21 Zoll. Drahtgeflecht, 40 Spindeln, Vorder- und Hinterrad 24 x 3 Zoll CC Stahlblech. Bremsenklappbare Achse.

RAHRAND: 34 Zoll.



Indian Big Chief 74
Der Herr Der Landstrasse



Das Motorrad entwickelt pro Kubikzoll mehr Kraft als irgendein anderes Motorfahrzeug der Welt.

EINZELHEITEN

MODELLE: INDIAN BIG CHIEF, 74 Kubikzoll, Modell HEP.

INDIAN CHIEF, 61 Kubikzoll Modell HE.

BREMSEN: INDIAN Doppelfasschen nach innen und außen wirkend. Bremsung erfolgt auf eine aus Hinterend eingehauchte Bremszylinder. Die innere Bremse stellt einen zweistufigen Einbremsvorgang dar und wird mittels eines nicht am rechten Fasshohl angebrachten Fasshohl betätigt. Die innere Bremse wird mittels eines starken Druckverhältnisses durch kräftig wirkenden Handhebel, welcher sich an der linken Lenkstange befindet, ausgelöst. Durchmesser 6-1/2 Zoll, Breite 1-1/4 Zoll, Bremsfläche 20-1/2 Quadratzoll.

VERLEGER: INDIAN Scheiber-DeLuxe Typ, 1-1/2 Zoll, Luft- und Bremsstoffzuführungskörper reguliert werden. Kerverlässe Kurbelstange und bemerkenswert geschmeidiges Arbeiten wird dadurch gewährleistet.

KUPLUNG: Besteht aus mehreren Scheiben. In Öl laufende Stahl- und Nachtstein Scheiben wechseln miteinander ab.

KONTROLLE: DRÜCKHEBEL: am linken Handgriff. Zündung: am rechten Handgriff. INDIAN "Twist-of-the-Wrist" Kontrolle. Zündungskabel löst sich innerhalb der Lenkstange. Außen laufende Kabel sind mit Leder bezogen. Fernzündschalter auf der rechten Seite, Hand-Bremshebel auf der linken Seite der Lenkstange. Kupplungshebel auf der linken Seite. Ventilkabelschlauchleitung auf der rechten Seite mittels durchgeführter Stromleitung.

KRAFTUEBERTRAGUNG: Primärtrieb, schneckenförmige Zahnräder, welche gleichzeitige Einstellung gewährleisten, verbinden Motor und Getriebe, sind vollständig eingepacktes und arbeiten in Öl. Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterend durch 1/4 x 1/2 Nockenstange, Übersetzungsverhältnis: HEP Schwenktrieb 4,02:1, Seitenwagen 3,09:1. Übersetzungsverhältnis: HE Schwenktrieb 4,85:1, Seitenwagen 3,36:1.

ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG: Der elektrische Strom für Scheinwerfer, Schlußlaternen und Hupe wird durch Selbstinduktion Dynamo und Wärm Akkumulator, 6 Volt, 20 Amperestunden, welcher vollkommen unabhängig von der Einbaueinrichtung, geladert, angereichert, behälter und Lampe liegen in einem Kasten am Steuerlauf der Lenkstange. Die Hupe wird durch den Motor betätigt.

ANSTRICH: INDIAN Rot mit goldfarbenen Streifen.

FÜHRHELFER: Zusammenklappbare Typ, besonders lang, mit Gummibehälter.

GABEL: INDIAN Triggertyp, dreifach, mit Hartblechverankerung.

RAHMEN: INDIAN Doppelschalenbau, verstärkt, vollständig aus Nickelblech hergestellt. Die Sattelstütze ist infolge der Konstruktion anstandslos tief.

HOTTLÜGEL: Aus gewaltem Stahl aus einem Stück angefertigt. Der Koffler des Kinnerrades ist in Oasen eingebaut.

LENKSTANGE: Bildet mit der Kopfblende ein Ganzes. Für starke Inanspruch-



nahme gebaut. Dreifach mit der Gabel verbunden.

ZÜNDUNG: Hydriert Hartblechzündungs-Magnet.

SCHMIERUNG: INDIAN selbsttätiges Schmierverteilungssystem, mittels durch den Motor betriebene Ölschlepppumpe, welche verstellbar ist, zum Zylinderkopf, von dort zum Pleuellager und Pleuellager bei Modell HEP. Pleuellager-Schmierung des Pleuellagers bei Modell HE. Pleuellager für Handbetätigung ist vorhanden. Abwärts-Schmierungslinien an allen erforderlichen Stellen, dazu eine Fettzylinder des Pleuellager-Systems.

GEPÄCKTRÄGER: INDIAN Röhrentyp.

MOTOR: Zwei Zylinder, im Winkel von 42 Grad angeordnet, "V" Typ, Luftgekühlt, Zylinderkopf "L" Formig. Bei Modell HEP 74 abnehmbare Zylinderkopf, Fig 3 Chief, Modell HEP, Bohrung 3-1/2 Zoll (89,25 mm), Hub 4-1/2 Zoll (112,71 mm), Zylinderinhalt 73,025 Kubikzoll (1,200,000 Kubikzentimeter). Chief 61, Modell HE, Bohrung 3-1/2 Zoll (89,25 mm), Hub 2-1/2 Zoll (63,50 mm), Zylinderinhalt 60,50 Kubikzoll (997,64 Kubikzentimeter). Kollern: kräftigen Gummier, mit einem Drehmoment und zwei Nockenmechanismen. Durchmesser des Kollerntrieb bei Modell HEP 74-1/2 Zoll, bei Modell HE 61-1/2 Zoll. Ventile: Pleuellager auf der rechten Seite. Der Ventilmechanismus ist nach unten abgewinkelt und gut geschmiert. Die Ventilemechanik besteht aus angewinkeltem, hartverchromtem Stahl, der besonders leichtschmelzbar ist. Lager: Kurbel- und Pleuellager: Balllager.

BATTERIE: INDIAN-Messing Modell, getrocknet, aus Leder, mit Bleibatterien.

SCHALLDÄMPFER: INDIAN verstellbarer Röhrentyp, mit besonderem Teilwiderstand, um das Anpuffgeräusch auf ein Minimum zu reduzieren. Anpuffklappe ist vorhanden.

STÄNDER: INDIAN Schwenkmodell mit Schwenkarmen aus vorderem Hinterend. NORMALE AUSRÜSTUNG: Elektrischer Scheinwerfer fast schwarze und starke Beleuchtung, Pleuellager, Antriebsmotor und Schalter, Motorhupe, und Pleuellager, Luftpumpe und Tauche mit Werkzeugen.

ANLASCHER: INDIAN Modell, aus Zahnrad und Pleuellager bestehend. Der Pleuellager wird auf ein mit Zahnstange angestrichenes Zahnrad, welches auf die Pleuellager des Pleuellagers montiert ist. Normale Ausrichtung ist linksseitig, doch kann rechtsseitige Ausrichtung auf Wunsch geliefert werden.

TANK: Besteht aus einem Behälter mit geschweißten Abflüssen für Benzinstoff und Öl. Fassungsvermögen an Benzinstoff 11,8 Liter, an Öl 2,04 Liter.

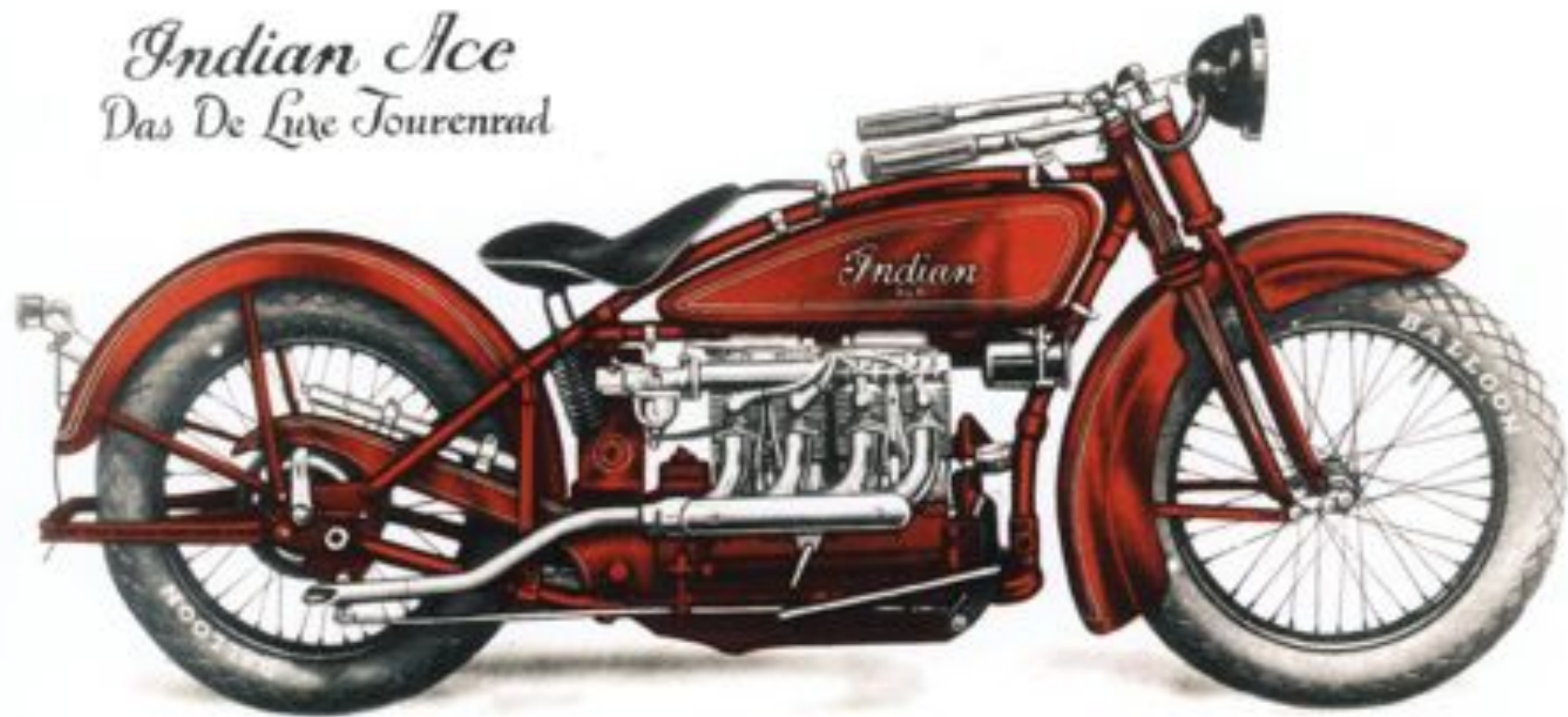
BELEGUNG: 27 x 2,85 Ballonschichten nach Wahl Firestone oder Goodyear.

WECHSELGETRIEBE: In einem Block mit dem Motor zusammengebaut. Drei Geschwindigkeiten vorwärts, fortlaufender Typ, direkt wirkender Schiebhebel.

HAEDER: Durchmesser 27 Zoll, Druckgasbetriebsart, 40 Schichten, 26,3 Zoll O.C. Stahlblech für Vorder- und Hinterend. Heranzureichende Arbeit.

RAHRAND: 60-1/2 Zoll.

Indian Ace
Das De Luxe Tourenrad



Das Motorrad kann von allen Fahrzeugen bei grossen Geschwindigkeiten am einfachsten kontrolliert werden. Es besitzt die grösste Geschwindigkeit bei grösster Sicherheit.

EINZELHEITEN

MODELL: INDIAN ACE, Modell VE, mit elektrischer Ausrüstung.

DRUMSEN: INDIAN ACE Typ. Zwei getrennte Trommeln und eigene Basisschrauben an der hinteren Nabe, welche unabhängig voneinander arbeiten. Schwere & billige Pleuelager. Voller Einstellungsraum hinten. Bremsbelagbreite 28 Zoll.

VERGÄSER: INDIAN ACE Scheider, welcher besonders konstruiert wurde, um den Anforderungen des vierzylinder Motors nachzukommen. Luft- und Brennstoffzuführung ist verstellbar und gewährleistet zuverlässige Kraftleistung und bemerkenswert gleichmäßiges Arbeiten.

KUPLUNG: Mehrfache Stufenkupplung, in der Nockenform gebaut und im Ölbad tauchend. Verstellbarkeit ist nicht erforderlich.

KONTROLLE: Kontrolle der Drosselklappe an rechter, der Zündung am linken Handgriff. Normales Bremspedal auf der rechten Seite. Bremspedal für die Kofferräder wird durch den Blocken auf der linken Seite betätigt. Fußpedal für die Kupplung auf der linken Seite mit Hilfshebel auf der rechten Seite des Tanks. Trommelschraubenschlüssel befindet sich ebenfalls auf der rechten Seite des Tanks. Schwere, einseitige Zahnradverbindung Motor mit Getriebe und bleiben ständig richtig eingestellt. Sie arbeiten im Ölbad. Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad durch $\frac{1}{4}$ & $\frac{1}{4}$ schwere Kugeln. Übersetzungsverhältnis: Schwanztrieb 4,12:1, Seitenwagen 4,71:1.

ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG: Der elektrische Strom für Scheinwerfer, Schwanzleuchte und Klinge wird durch einen Selbstind. Dynamo und Wackelstrommotor, 6 Volt, 16 Amperestunden, welcher vollkommen unabhängig von der Zündung arbeitet, geliefert. Scheinwerfer und Sekundärlampe werden durch einen Schalter bedient, der Ampere meter mit jeder obersten Höhe des Rahmens. Für das Auge des Fahrers leicht übersichtlich angebracht. Die Klinge wird durch den Motor betrieben.

ANSTICH: INDIAN Rot mit gelblichen Streifen.

FUSSBREITER: Zusammenklappbares Modell mit Gummibalg.

GABEL: INDIAN ACE Doppelsattel, mit geteilt Seiten. Die Halbschalen sind vollständig versenkbar.

RAHMEN: INDIAN ACE Modell, Schlitzaufhängung. Schwachmannen unterstützen die hintere Gabel.

KOTFLÜGEL: Bestehen aus gewaltem Stahl, sind in der Mitte gewölbt. Am Vorderende herabklappbare Seiten.

LENKERSTANGE: Besteht, siehe Stangen, Spurring, dreifach mit der Gabel verbunden. Stahl verstellbar. Tourenlenkstange kann auf Wunsch geliefert werden.



ZÜNDUNG: Spülloch Hochspannungsmagnet.

SCHMIERUNG: Ein Hochdruck-Schmieröl-System versorgt sämtliche Lager mittels Druck mit Öl, und zwar im Verhältnis zur Fahrtgeschwindigkeit und Bedarf des Motors. Hochdruckpumpe befindet sich im leicht überhöhten Stellung auf der rechten Seite des Motors. Ähnliches im unteren Teil des Motors befindliche Öl sowie Pleuelagerpumpe ist auf der linken Seite des Kurbelgehäuses leicht erreichbar.

MOTOR: INDIAN ACE Vier Zylinder Luftkühlter, Bohrung $2\frac{1}{4}$ Zoll (60,33 mm) Hub $2\frac{1}{2}$ Zoll (63,50 mm). Zylinderinhalt 77,21 Kubikzoll (1263,67 Kubikzentimeter). Die Zylinder sind vom "F" köpfigen Typ mit einer dem Auswurf entsprechenden Einschnitten. Sie sind aus einem Stück hochreinem grauen Eisen gegossen. Die Kolben bestehen aus "Dahle" Aluminiumlegierung und sind äußerst leicht. Sie besitzen drei Ringe, von denen der unterste Kreuzschiffungsbühnenbetriebl, und ein verschleißendes Öl aufzutragen. Ventile: Pleuelager $1\frac{1}{4}$ Zoll Öffnung

$\frac{1}{4}$ Zoll. Der gesamte Mechanismus des Pleuelagers ist in luftdichten Taschen eingebaut. Die Verbindungsstangen bestehen aus geschmiedetem hochspannungsfähigen Stahl der höchsten Qualität, welcher ist, und sind am Ende zur Lagerverstellung geschliffen. Lager: Mit Bahrtite-Metall gefettet, Bronze an Verbindungsstellen, Kurbel und Pleuelager, so eingerichtet, dass eine Abnutzung vermieden wird.

SAITEL: INDIAN ACE einseitiger Typ, Spielraum der doppelten Pleuelager $4\frac{1}{2}$ Zoll.

SCHALLDÄMPFER: Aluminiumkörper und Auspuffrohr sind zusammen gebaut. Eine nachfolgende Schallkammer bringt die Gase zum kälteren Teil des Rohres. Auspuff wird mit der normalen Ausrüstung geliefert.

STÄNDER: INDIAN ACE Schwenkmodell mit Schnapphebel am Hinterrad.

ANLÄSER: Stromschalter mit zusammenklappbarem Fußpedal und selbständig einstellbarem Zugschloß.

TANK: Eine Einheit, welche Brennstoffbehälter und Werkzeughalter bildet. Fassungsvermögen 14,194 Liter. Ist zu gleicher Zeit Sitz, welcher die nachfolgenden Bauteile aufnimmt, und Reservoirbehälter.

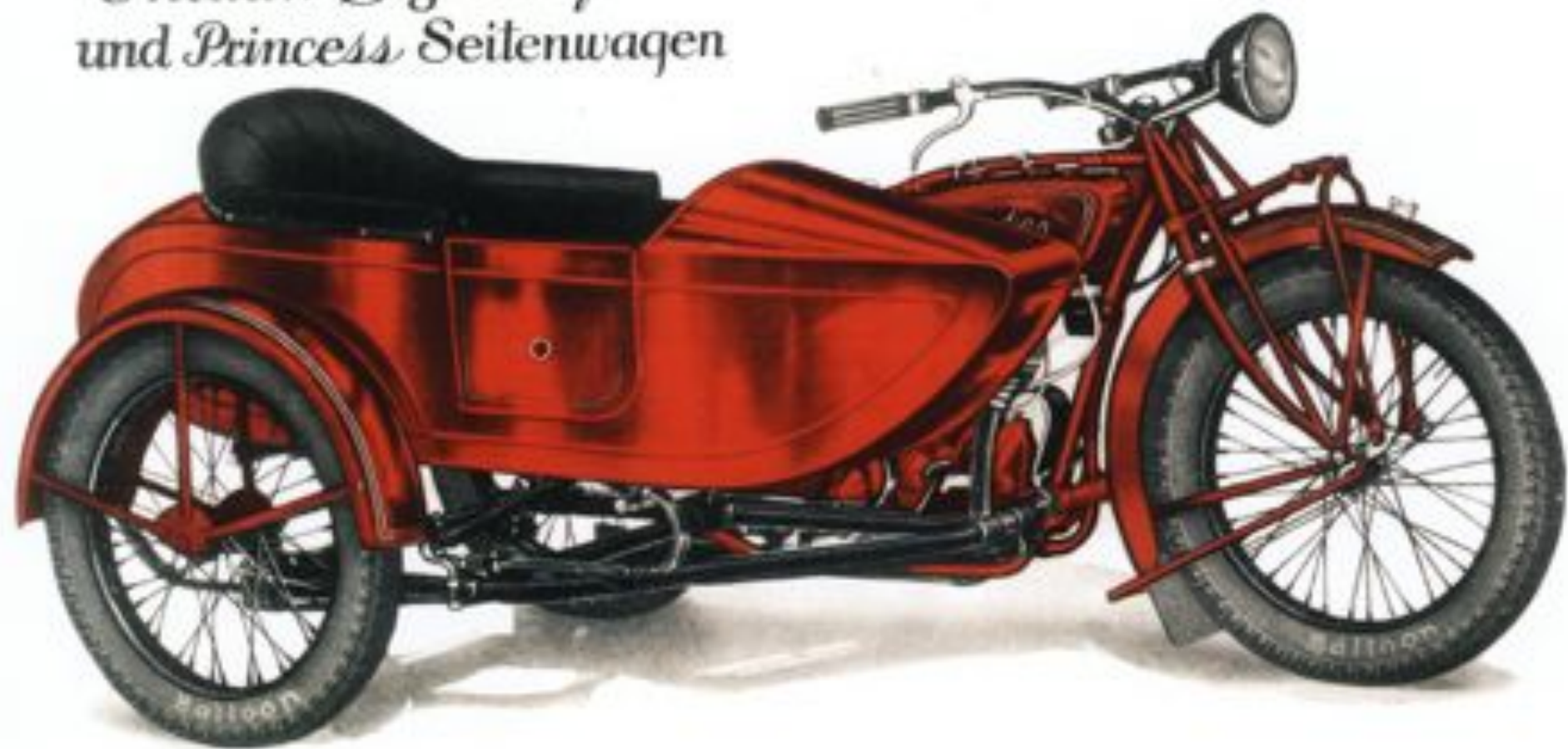
BEHEBUNG: 25 x 2,85 Ballonschalen, nach Wahl Goodyear oder Firestone.

WECHSELGETRIEBE: In einem Block mit dem Motor zusammengebaut. Drei Geschwindigkeiten vorwärts, fortlaufender Typ, mit einem Anzeichen versehenen Schalthebelmechanismus.

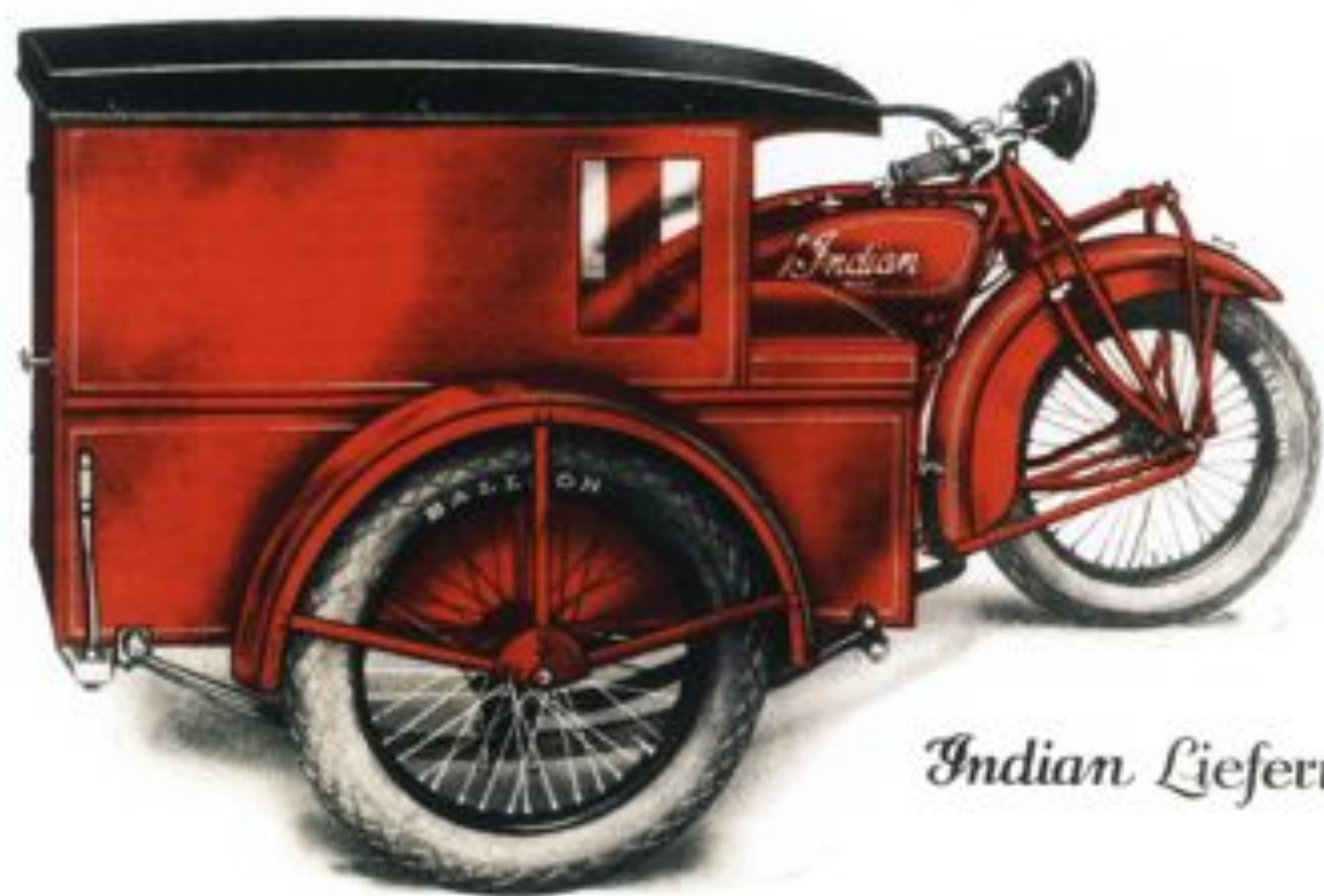
HARDER: Pleuelagerpumpe 21 Zoll, Drehtrommelventile, 40 Spielchen im Vorder- und Hinterrad. 28 x 3 Zoll CC Stahlblech. Bremsbelagbreite 28 Zoll.

HANDTANK: 30 Zoll.

*Indian Big' Chief 74
und Princess Seitenwagen*



Motorräder besitzen Reservestärke und Kraft für schwere Leistungen.



Indian Lieferungsrad

Motorräder sparen Geld und Zeit für leichten und raschen Lieferungsdiens.

BESONDERE MERKMALE DER INDIAN RAEDER.



Die Zylinderköpfe an Indian Rädern sind abnehmbar und ermöglichen innerhalb einer Viertelstunde die Kolbenstößelmechanik zu inspizieren und die Zylinderköpfe wieder aufzusetzen.

Einfachheit und Uebersichtlichkeit

BEI allen INDIAN Modellen ist auf Einfachheit und leichte Zugänglichkeit sämtlicher Teile Wert gelegt worden. So können z.B. die Zylinder entfernt werden, ohne dass es nötig ist, den Motor aus dem Rahmen zu entfernen. Kolbenstößel kann innerhalb weniger Minuten entfernt werden und zwar ohne dass die Ansaug- oder Auspuffverbindungen beschrift zu werden brauchen. Sämtliche Kupplungen und Bremsanordnungen können schnell von aussen vorgenommen werden und die Behebung von Reifenschäden ist an sämtlichen Modellen durch die breiten Kotflügel und den weiten Abstand des Rades von der Achse erleichtert. Reparaturen am Magnet, Vergaser und Dynamo können, falls notwendig, in wenigen Minuten von aussen vorgenommen werden und zwar ohne besondere Werkzeuge. Durch die Einfachheit und Zugänglichkeit sämtlicher Teile wird es dem Fahrer möglich gemacht, sämtliche normalen Reparaturen selbst vorzunehmen, ein Vorzug, der den Unterhalt des Rades ganz erheblich verbilligt.

Aus zwei Einheiten bestehendes elektrisches System

Ein aus zwei Einheiten bestehendes INDIAN elektrisches System gibt dem Fahrer zwei von einander unabhängige Instrumente, eins für die Beleuchtung, das andere für die Zündung. Diese Ausrüstung gewährleistet dem Fahrer ein unbedingt zuverlässiges Arbeiten des Motors, welcher in keiner Weise von dem Zustand des Akkumulators beeinträchtigt wird. Ein neuer erstklassiger Hochspannungs-Magnet liefert zuverlässige Zündung und heisse Funken bei jeder Witterung, während ein gleich guter Dynamo den Akkumulator ständig in bestem Zustand hält. Es ist hieraus leicht zu ersehen, dass diese beiden Instrumente auch bei freudigen Wetter einwandfrei arbeiten. Die Zuleitungskabel sind stark isoliert. Sämtliche anderen Zuführungsröhre sind nach aussen hin abgeschlossen und durch einen Bezug oder Mantel geschützt.



Aus zwei Einheiten bestehendes elektrisches System, INDIAN, welches Dynamo und Magnet umfasst.



BESONDERE MERKMALE DER INDIAN RAEDER.



Vollständiges Kraftaggregat.
Die Abbildung zeigt Motor, Zahnradgehäuse
und Gehäuse aller in einem Block.

Kraftaggregat in einem Block mit Dreipunktaufhängung

MOTOR, Getriebe und Zahnradgehäuse sind ineinander zusammen-
geschlossen und zwar in einer ständigen und sich nicht ver-
ändernden Anordnung. Es wird dies dadurch erzielt, dass der INDIAN
Kraftaggregat in einen Block liegt. Abnutzung, Geräusch und unnötige
Reparaturen werden vermieden und das Ergebnis ist bessererwerte
Geschwindigkeit. Das Einbaue-Kraftaggregat ruht auf drei Zapfen,
von denen sich zwei am vorderen und einer am hinteren Teil
befindet. Es liegt in einem abgesteiften Rahmen und macht dadurch
die Dreipunktaufhängung mit allen ihren anerkannten Vorteilen
möglich. Diese Art des Kraftaggregats, welche zuerst im Jahre 1919
beim INDIAN SCOUT Modell eingeführt wurde, hat sehr rasch und
gründlich seine Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit unter allen
erdenklichen Pabelbedingungen bewiesen.



INDIAN in einseitiger Fachwerkrahmen-
struktur hergestellter Rohrrahmen. Man be-
achte die Schwärzung an den stark in An-
spruch genommenen Teilen und die Niet-
röhren sowie die Zapfen der Dreipunkt-
Aufhängung.

Schneckenradkraftübertragung

DIE INDIAN Schneckenradkraftübertragung,
welche zuerst im Jahre 1919 am INDIAN
SCOUT Modell eingeführt wurde, vermeidet die
geräuschvolle und häufig unruhige Ordnung gerasteter
kurze Kette und Kettenräder.

Statt dessen findet eine reibungs- und geräu-
schlose, ständig anhaltende Vöbertragung statt,
welche keinerlei Kraft verschwendet. Die Kraft-
übertragung wird durch ein sanftes, reibungsloses
Gleit-Rollen der in einem ölichten Bad auf Rollen-
lagern laufenden Zahnradern geleistet. Sämtliche
Zahnräder sind so aufeinander eingepasst, dass
die Einstellbarkeit unter sämtlichen Winkelstellungen
dieselbe bleibt. Nachstellungen sind nicht notwen-
dig, noch ist besondere Sorgfalt erforderlich. Die
Schmierung erfolgt selbsttätig.



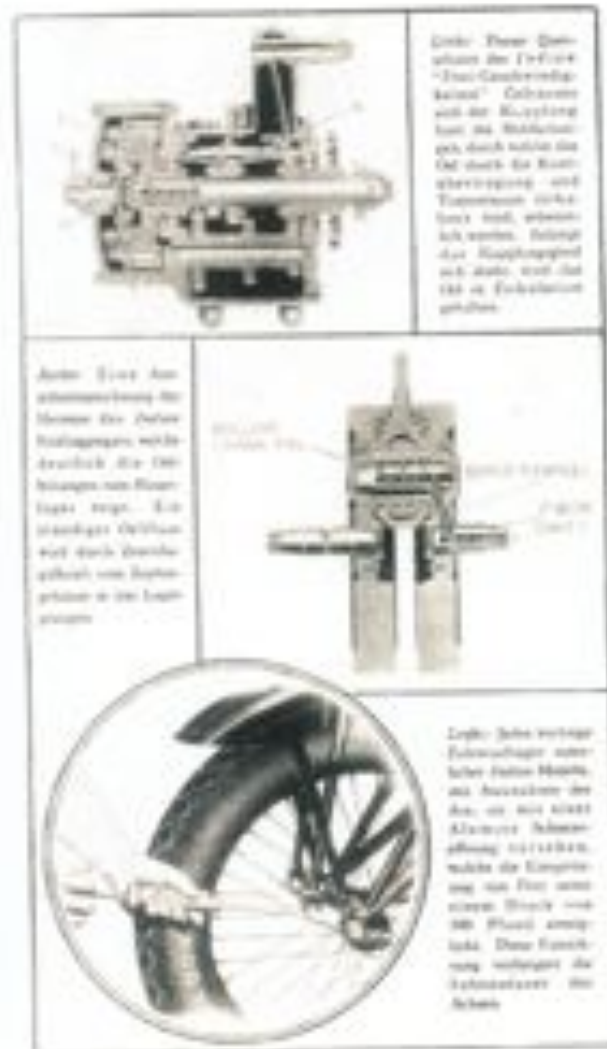
INDIAN Kraftübertragung durch Schneckenräder
bei den INDIAN SCOUT und CHIEF Modellen.
Diese Kraftübertragung vermeidet die Anwendung
der kurzen Ketten und ist dauerhafter als das
Motorrad selbst.

Doppelrohr Fachwerkrahmen

DER gewöhnliche Typ des Motorrades hat sich
aus dem Fahrrahmen entwickelt. Der
Fahrrahmen des Scheibentyps ist natürlich den
Anforderungen, welche an ein tagtäglich benutztes
Motorrad gestellt werden, nicht gewachsen.

INDIAN hat diesen Fehler als erste Firma ent-
deckt und behoben und der Welt in INDIAN
SCOUT einen wirklich geeigneten Rahmen für ein
Motorrad geschenkt - einen Doppelrohrrahmen,
welcher geeignet ist, ein Kraftaggregat aufzuneh-
men. Dieser Doppelrohrrahmen besitzt sowohl
gegen vertikalen wie auch gegen horizontalen Druck
unvergleichliche Widerstandsfähigkeit.

GROESSERE LEISTUNGSFAEHIGKEIT-WEICHERE LEISTUNG



Links: Diese Darstellung des Zylinderkopfes "Two-Cam-Head-System" gibt einen Einblick in die Klappenmechanik, durch welche das Öl durch die Ventile übertragend und Tausende von Schichten mit, abwärtschwenkt werden. Solche ein Klappenkopf mit zwei Ventilen ist die Basis für die Leistungsfähigkeit.

Oben: Eine Anzeigeneinrichtung für den Ölstand des Motors. Durch die Öffnungen von Ventilen wird ein Ölstand gemessen. Ein ständiges Öffnen wird durch die Öffnungen von Ventilen ermöglicht.



Rechts: Jede Ventileinrichtung unterhalb des Ventils, die das Öl in die Ventile einströmen lässt, welche die Ventile in die Ventile einströmen lassen. Diese Ventileinrichtung ist die Basis für die Leistungsfähigkeit des Motors.

DIE innere Geschichte einer jeden Maschine kann in einem Wort ausgedrückt werden — Leistung. Es trifft diese Feststellung besonders auf ein Motorrad zu. Die Leistung eines Rades liefert den Beweis dafür, was tatsächlich unter dem Glanz der Emaille und des Nickels verborgen liegt. Die Leistung des Indian Rades hat in den verschiedenartigsten Prüfungen den Wert des Rades bewiesen. Indian hält die Weltrekorde für Geschwindigkeit, zahlreiche Rekorde für Hügelrennen und einen Weltrekord für Sparsamkeit im Betrieb. Es ist dies nicht alles. Jedes Jahr sieht neue Verbesserungen an den Indian Modellen, welche die Leistungsfähigkeit der Räder erhöhen. Die Abbildungen auf der rechten Seite machen einige der zahlreichen Punkte anschaulich, welche für die "weichere Leistung" der 1928 Indian Modelle verantwortlich sind.

Weichere Leistung

KEIN Faktor ist für die Leistungsfähigkeit des Motors von grösserer Bedeutung als die Schmierung. Unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes haben die Indian Ingenieure das vollkommenste Schmierungssystem ausgebildet, welches jemals in einem Motorrad angeboten worden ist. Die drei Abbildungen auf der linken Seite lassen Einzelheiten ersichtlich werden, wie mittels einer geschickten Anordnung von Hohlleitungen Öl in die lebenswichtigen Stellen des Indian Kraftaggregats und die Achsen gepresst wird.



Links: Ansicht des Kraftaggregats des Indian Power Wheel 1928. Die Maschine ist ein Meisterwerk der Technik, welche die Leistungsfähigkeit und Kraft vergrößert und eine weiche Leistung bewirkt. Die neue mechanische Übertragung ist die vollkommenste Zwischenstufe.

Oben: Die Ventileinrichtung für den Ölstand des Motors. Durch die Öffnungen von Ventilen wird ein Ölstand gemessen. Ein ständiges Öffnen wird durch die Öffnungen von Ventilen ermöglicht.

Rechts: Ansicht des Kraftaggregats des Indian Power Wheel 1928. Die Maschine ist ein Meisterwerk der Technik, welche die Leistungsfähigkeit und Kraft vergrößert und eine weiche Leistung bewirkt. Die neue mechanische Übertragung ist die vollkommenste Zwischenstufe.



GROESSERE LEISTUNGSFAEHIGKEIT-WEICHERE LEISTUNG

Leistungsmacht des 1928 Indian Scout, Modell 45. Man beachte die neue Halbschalenlenkstange, die besten Lenker aus Stahl des In- und Auslandes, die neuen Schwinge-Verstellung, die neuen Handgriffe und die neuen abstimmbaren Kurbelverstellungen.



Die neue 1928 Indian Scout, die die stärkste und beste Ausstattung aufweist, ist die beste Leistungsmotorrad im Weltmarkt. Sie ist ein Meisterwerk der Technik und ein Meisterwerk der Kunst. Sie ist ein Meisterwerk der Technik und ein Meisterwerk der Kunst.



Grössere Bequemlichkeit

BEI den 1928 Modellen der INDIAN Räder sind sämtliche Teile sorgfältig und unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Prinzipien aufeinander abgestimmt worden. Die Räder bieten dem Fahrer daher grösstmögliche Bequemlichkeit. Die Gewichtsverteilung bei diesen neuen INDIAN Modellen ist derartig glücklich durchgeführt worden, dass selbst die schwierigsten Fahrbedingungen ohne Bedenken sind. Die Lenkstange, die längeren Pushbretter und der grössere Sattel sind so angebracht worden, dass sie dem Fahrer grössere Bequemlichkeit bieten, und diesem Gesichtspunkt ist weiterhin durch die Ballonreifen-Ausrüstung, lange Sattelkissen und die INDIAN — Gabelschiff Rechnung getragen worden.

Bessere Ausrüstung

WIE aus den Abbildungen auf der rechten Seite ersichtlich wird, ist die Ausrüstung der INDIAN Räder in den 1928 Modellen weiterhin vervollkommenet und die äussere Erscheinung erheblich verbessert worden. Die bis ins Einzelne gehende Durcharbeitung der äusseren Erscheinung der neuen INDIAN Räder, die Leistungsfähigkeit der Räder, welche Ihnen sofort bei Antritt der ersten Fahrt auffallen muss, die Geschicklichkeit, welche dem Rade innewohnt, sollten Grund genug für Sie sein, sich für das Jahr 1928 für ein INDIAN Motorrad zu entscheiden.



Die neue 1928 Indian Scout, die die stärkste und beste Ausstattung aufweist, ist die beste Leistungsmotorrad im Weltmarkt. Sie ist ein Meisterwerk der Technik und ein Meisterwerk der Kunst.

Die neue 1928 Indian Scout, die die stärkste und beste Ausstattung aufweist, ist die beste Leistungsmotorrad im Weltmarkt. Sie ist ein Meisterwerk der Technik und ein Meisterwerk der Kunst.





Fahrer will nun sehen, dass die Hauptstadt
Dresden nicht besser ist.



Handeln von Geschäftsbesitzer Hermann Julius Maaschke
im neuen und zweifelhafte Unternehmen der Kasse.



Die Ladung der alten Zeiten.



Wohl, ungeachtet der Wege und Platz von Schenken
kann ein solches Unternehmen nicht werden.



Motorradfahrer nach Yare und Selt in Friesland.



Stärke und Energie, Land und See können auf einem Motorrad
ausserhalb weniger Minuten erreicht werden.



Gesellschaft von Julius Maaschke nach dem die ersten
und letzten Wahren.

DIE INDIAN GARANTIE

1). Es wird garantiert, dass sämtliche neuen INDIAN Motorräder, Seitenwagen und Ersatzteile von Fabrikations- und Materialmängel frei sind. Unsere unter dieser Garantie übernommene Verpflichtung beschränkt sich auf die kostenlose Nachlieferung von Einzelteilen, welche sich innerhalb von 90 Tagen nach dem ursprünglichen Datum des Verkaufs durch den Händler als schadhafte erweisen und rechtzeitig an uns zur Untersuchung und Entscheidung zurückgesandt werden. Die Versandkosten sind von dem Beständler zu tragen.

2). Diese Garantie erlischt, sobald unsere Konstruktion in irgendeiner Weise abgeändert wird, oder Teile, welche von uns nicht gutgeheißen worden sind oder andere als echte INDIAN Ersatzteile, verwendet werden oder das Motorrad unvorschriftsmäßig, unvorsichtig oder nicht mit der erforderlichen Sorgfalt behandelt worden ist.

3). Diese Garantie erstreckt sich nicht auf Teile oder Sondervorrichtungen, wie Reifen, Magnete, Sättel, usw., welche nicht von uns hergestellt worden sind. Für diese Teile wird eine Gewähr von den Herstellern derselben übernommen und die Teile sollten bei vorzunehmenden Mängel den betreffenden Fabrikanten direkt zurückgesandt werden.

4). Wenn Motorräder oder Teile derselben an uns zurückgesandt und schadhafte Teile von uns ersetzt werden, so wird dem Beständler ein angemessener Betrag für Arbeitslohn in Rechnung gestellt.

5). Diese Garantie wird von uns an Stelle aller andern Garantien, gleichviel ob solche zum Ausdruck gebracht oder vorausgesetzt worden sind, und jeglicher weiteren Verpflichtung oder Verantwortung geleistet. Der Käufer eines INDIAN Motorrades, Seitenwagens oder Teiles derselben erklärt sich mit dem Kauf mit den obigen Bestimmungen einverstanden. Wir übernehmen keinerlei weitere Verpflichtungen durch den Verkauf oder Gebrauch von INDIAN Motorrädern, Seitenwagen oder Teilen derselben, noch sind dritte Personen berechtigt, solche Verpflichtungen für uns zu übernehmen.

6). Bei Zurücksendung von Teilen, für welche Ersatz zu leisten ist, muss der Absender das betreffende Teil mit einem Schild versehen, auf welchem Name und Anschrift des Absenders verzeichnet ist. Es müssen uns in jedem Falle brieflich und unter Angabe der Nummer des Motors genaue Einzelheiten aufgegeben werden, um eine Verwechslung zu vermeiden.

Die Indian Motorcycle Company behält sich das Recht vor, jederzeit den Entwurf oder die Konstruktion der hierin beschriebenen Erzeugnisse zu ändern und übernimmt für den Fall solcher Änderung oder Änderungen keinerlei Verpflichtungen.

Form E-26-28
Printed in U. S. A.





Die Heimat des Indian Motorraders

Indian Motorcycle Company Springfield Mass. U.S.A.

TIMMERMANN'S

Indian
SUPPLY



Argentinische Allee 33
1000 Berlin 37
☎ 030/8025447

Motorräder

Motorcycles

Teile

Parts

Literatur

Literature



An der Eingangs der Indian-Fabrik, Ende der 30er (Bier/Wiesner)

Ja es stimmt, der «Große Häuptling» kehrt zurück! Aber nicht nur «Big Chief», sondern auch «Scout», «Sport Scout» und sogar «Indian 4x» – Indians 4-Zylinder-Motorräder, sind wieder unterwegs. Mehr als 35 Jahre sind vergangen, da rollten die letzten Maschinen aus den Werkstätten in Springfield, Massachusetts. Seither galten diese heiligen Langhüber fast als ausgestorben.

Das weltweite Interesse an klassischen Fahrzeugen aber hat viele Maschinen, die aus der ehemals größten Motorradfabrik der Welt rollten, wieder zu neuem Leben erweckt. Eine Indian, das bleibt eine der Traummaschinen zum Restaurieren wie zum Fahren. Sie ist ein seltener Motorradklassiker mit dem unverwechselbaren Flair von Wildwest und amerikanischem Industriedesign. Diese Motorräder waren schon zu Zeiten unserer Väter ein Inbegriff für Zuverlässigkeit, Kraft im Übermaß und ein gewisses Maß an Extravaganz.



Für so gut befand man in Deutschland der zwanziger Jahre das Konzept der Scout, daß es bei den Mabeco-Werken in Berlin, Schraube für Schraube nachgebaut wurde. Die Motoren zu diesen hervorragenden Nachbauten wurden bei Siemens & Halske gebaut. Als **MAR MINTVOR & CO** für ihre MABECO-Motorräder auch noch das originale Indian-Flair zusammenbrachten, setzte die Indian-Fabrikation in Springfield durch Gerichtsbeschluss dem Leben ein Ende.

Mabeco, a successful copy of the Indian Scout, built in Berlin, Germany in the mid twenties.

Die Indian Motorcycle Company war in der Mitte der zwanziger Jahre gerade dabei jene Maschine zu konstruieren, die nach Meinung vieler Fachleute bis heute als das Beste gilt, was die amerikanische Motorradindustrie je gebaut hat: die Serie «Scout 101». Dieses Modell ist in seiner großzügigen Bauweise und sorgfältigen Verarbeitung bis ins Detail aber auch ein Beispiel für ein (wenn auch positives) Dilemma dieser Marke: Sparsamkeit im Material, Design und Fertigung war wohl immer ein Tabu für das Management in Springfield.

Zu einer Zeit, in der Autos durch Massenproduktion immer billiger wurden, war es nicht länger rentabel, Motorräder in diesem Stil zu bauen. So kam im August des Jahres 1953 das unabweichliche Ende – die Tore der Indian Motorcycle Company schlossen sich für immer. Mag auch das Werkgebäude in Springfield mittlerweile vor dem Abriss

stehen, für die verbliebenen «Elemente der Bohne» gilt der alte Wahlspruch: «Old Indians never die».

Die ewigen Jagdgründe bleiben die Landstraßen und Highways, denn dafür wurden sie gebaut! Dieser Katalog soll zeigen, daß man eine Indian aufheften restaurieren und zuverlässig fahren kann.

Christian Timmermann



Indian

makes
a comeback



Mokus Schellmann kaufte seine «Scout 301» als Beweis zum «Rausatz». Nice job Mokus!



S In Europe the interest in classic and veteran vehicles has increased remarkably through the last decade. Motorcycling in general has become a popular sport again - and so has the restoring and riding of an antique classic.

Indians had been popular in Europe ever since they first appeared on our continent.

Interesting fact: Mr. Max Bernhardt from Berlin, Germany, founded a small factory to produce a successful copy of the «Indian Scout» in the twenties. Their German made «Mabeco» was successful enough to cause the Springfield factory to bring litigation to stop this project.

The original Indian motorcycles remained popular through the thirties but gradually disappeared from the scene when worldwide it stopped importation of American products. Some «Iron Redskins» painted olive drab were left over by the allies after



the war, some of them becoming the pride of motorcycle collectors and museums. And of course there was the ever popular «Scout 301» still doing it's job for many a «wall of death» rider. Today as a result of the big interest in classic American bikes Indian «Scout» «Chief» and «Four» rank amongst the most desirable motorcycles of all. The catalogue may show some help to bring back to life some of these excellent motorcycles and keep them in good running condition!

Christian Timmermann
Christian Timmermann



«Ready for a little ride» - Indian Red, Chris Timmermann
Till Meiss und Fried Mühlen vor unserem Teilelager im Sommer '88.

GO ANYWHERE ...
ANY TIME ...
ON YOUR



Ein Blick in die Geschichte

A look back

Das Firmengebäude in der State Street
Springfield Massachusetts im Wandel der Zeit



1905



1931



Diese Aufnahme entstand 1987 im Innenhof der ehemaligen Fabrik. Teile der Gebäude sollen erhalten bleiben.



Die Geburtsstunde der Indian-Motorräder fällt mit der unseres Jahrhunderts zusammen. George Hendee, ein ehemaliger Prof-Radsportler, hatte sich in Springfield Massachusetts eine kleine, aber erste Fahrradschmiede aufgebaut. Bald hatte der pfiffige Mr. Hendee mit Hilfe seiner tüchtigen Belegschaft eine ansehnliche Produktionszahl erreicht und konnte sich wieder seiner alten Passion, dem Radsportsport, widmen. Jetzt aber als Promoter und Werbepagent in eigener Sache.

Da begegnete ihm bei einem Rennen im New Yorker «Madison Square Garden» im Jahre 1899 erstmals die neu eingeführten Schwednermaschinen. Fahrradrahmen, in die man riesige Einzylindermotoren hineingebaut hatte. Unter diesen fragwürdigen Konstruktionen aber drehte eine Maschine zuverlässig ihre Runden. Dieser «Pace-maker» stammte aus der Schmiede eines schwedischen Einwanderers namens Carl Oscar Hedström. Kein Wunder – der talentierte Mr. Hendee unterbreitete Hedström seine zukunftsweisende Idee: Entwicklung und Herstellung von Motorfahrrädern in kleiner Serie.

Bei Hedström trat er da nur offene Türen ein, und man ging gleich munter ans Werk. Im Frühling 1901 war es dann soweit. Hendee trommelte die örtliche Presse zusammen, und Hedström präsentierte den gängigen dunkelblau lackierten Prototyp der stauenden Menge. Wie sich zeigte, hatte sich Hedström selbst überhoben. Nun ja – die, die dabei waren, sind nicht mehr unter uns, aber wie er hieß, sprang die Maschine auf Anhieb an, mehrmals natürlich. Die Steigung von 19 % wurde ohne Anlauf mühelos bewältigt – man war begeistert!

Noch im selben Jahr gründeten die beiden die «Hendee Manufacturing Company». Ihre Produkte wollten sie fortan «Indian» nennen – als Hinweis auf Amerikas Pioniergeist. Hedström und Hendee hatten ins Schwarze getroffen! Binnen kurzer Zeit entwickelte sich das Geschäft abrupp-haft, und die Produktionszahlen steigerten sich rasant. 1181 Maschinen war die neue Rekordmarke im Jahre 1905, und Hendee wußte am besten, daß nur ein gut funktionierendes Händlernetz Garant für steigende Absatzzahlen war.



George Hendee, Gründer und Präsident der Hendee Manufacturing Company.

Carl Oscar Hedström führt den ersten Prototyp einer Indian vor. Frühjahr 1901



Bushcraft Racing
Die stellen, meist
jungen Fahrerinnen
mit ihren über-
schweren Holz-
gepannerten Bikes,
Spezialreifen,
Eckel, Popper
Anordnung
des Motors auf
unserer Terrasse,
gewinnen diesen Lauf
1916.
Rechts neben ihm
steht sich Erwin
"Cannonball" Baker
Jr., von Oden
Col., Wright



Unermüdetlich war man darum bemüht, das heiße Land mit Stützpunkten zu übersäen. In Europa, Asien und Australien hatte man Vertretungen errichtet, denn auch die Konkurrenz scheitert nicht. Es war die große Zeit der Firmengründungen in Amerika. An die 100 Marken kämpften damals um die Gunst der Kunden.

Kame aber setzte INDIAN so zu wie die Konkurrenz aus Milwaukee - HARLEY DAVIDSON.

Nur diese beiden überlebten, wenn auch mit Ach und Krach, die harten Zeiten der großen Wirtschaftskrise. Seit der Gründung der Harley-Davidson Company im Jahre 1902 lieferten sich beide Firmen ein unerbittliches Kopf-an-Kopf-Rennen. Ob auf den mörderischen Hotspurs der Motodromes, den Winternaturen der Transkontinentalfahrten oder bei den Rekordversuchen auf dem Salzsee. Immer war das Abschneiden der Konkurrenten das Maß aller Dinge. Dieser Zweikampf auf Regen und Brechen war nicht nur spannend sondern sicher auch äußerst produktiv.

Dieser wechsellagerte Motor, Hedstroms letzte Erfindung für Indian, ist das Urmodell aller amer. V-2-Motorradmotoren. (Bilfinger)



Es blieb den beiden Firmen nur, sich gegenseitig zu überbieten.

INDIAN setzte dabei schon bald auf Modellvielfalt. Hedstrom hatte bereits dafür gesorgt, daß schon 1905 der erste V-Zweizylinder in Amerika in Produktion ging. Dieses Konzept sollte für immer Mittelpunkt der amerikanischen Motorradkonstruktionen bleiben. Jetzt bot sich für die «Hendee Mfg. Co.» die Möglichkeit, ein weit gefächertes Programm auf die Beine zu stellen: Die unterschiedliche Größe der eingebauten Motoren bestimmte dabei eine Art Hierarchie.

An ob man sich seine Rolle in einem Indianerstamm aussuchen könnte, so bot man den Motorradenthusiasten die verschiedenen Modelle an: «Prince», die Einzylinderversion für den kleinen Mann; «Scout», die schnelle und wendige Zweizylindermaschine mittlerer Größe und schließlich «Chief» und «Big Chief», den Großen Häuptling mit der Urgewalt aus 1200 Kubikzentimeter Hubraum.

Immer stärker auf das markische Image der Marke bedacht, änderte



man 1920 die Standardfarbe zum charakteristischen Rot. Einige Zeit später entschied man sich, auch den Firmennamen dem Konzept anzupassen. Aus der HENDEE MFG. CO wurde die INDIAN MOTORCYCLE COMPANY. Warum man das «H» dabei unterschlug, blieb bis heute ungeklärt.



Indian und Harley Teams in ihren Fahrerlagern. Offensichtlich war sich auch die «Goodyear Company» nicht schüchelig, wer das Rennen macht - sichemelnhaber engagierte man sich hier wie dort. (Kinne/Wright)





Charles Franklin, Chiefdesigner, Konstrukteur und Rennfahrer in Person. Ihm waren maßgeblich die sogenannten Brötje der ersten Seitenventilmotoren zu verdanken.



ACE
FOUR

ROUNDS OUT
the
Indian
LINE

Die beiden Motorradpioniere Hedstrom und Hendee hatten Amerikas erste Motorradfabrik aus der Laune geboren und einen erfolgreichen Kurs gesteuert. Nun sollten andere das Ruder übernehmen, und wie sich dabei zeigte, hatte man bei INDIAN lange Zeit eine glückliche Hand bei der Auswahl der entscheidenden Leute.

Da waren Männer wie zum Beispiel der He Charles Franklin, Rennfahrer, Ingenieur und Designer in Person. Ihm gelang Ende der 20er Jahre ein ganz großer Wurf. Er hatte die Scout-Teile konstruktiv perfektioniert, bis er Ende 1928 das Modell «Scout 101» in die Produktion schickte.

Heute haben diese Motorräder nichts von ihrer Faszination eingebüßt. Noch auf dem Ständer aufgeblickt, sieht man der Scout ihre Schnelligkeit und unerschrockene Straßenlage an und doch immer hatten diese Maschinen besser als jede andere die todernstigen Stellwandfahrer in der Heringsdorf. INDIAN hatte seine Position auf dem Markt ausgebaut. Frank Weichert, dem

langjährigen Präsidenten, war es durch geschicktes Management gelungen, die Firma auf finanziell solider Basis zu halten.

So entschied man sich 1927, das Programm noch einmal zu erweitern. Als Krönung präsentierte der INDIAN-Stand auf der New Yorker Motorradausstellung jenes Jahres das Non Plus Ultra: Die «Indian Ace» mit 4 Zylinder Reihomotor. Das war ein überraschender Coup. Kein Teil dieser Maschine war in Springfield gefertigt worden. Hatte man etwa heimlich herumgebastelt? Unmöglich, eine Motorradfabrik, die schon weit über 250.000 Einheiten ausgeliefert hat, kann es sich nicht leisten, unausgerüstete Flickschusterei als Topmodell anzubieten!

Bei genauerer Betrachtung erkannte man den Ursprung der Maschine. Die finanziell dankronkündende ACE COMPANY, deren 4 Zylindermotorräder ursprünglich von William Henderson gebaut wurden, war von der INDIAN MOTORCYCLE CO. aufgekauft worden. Schnell hatte man eine der Maschinen

umlackiert, beschriftet und auf einen angemessenen Platz gestellt. In der Folgezeit wurde dieses absolute Luxusmotorrad weiter kultiviert und dem für Indian typischen Design angepaßt. Mit Stolz verkündeten die Werbeleute der Motorradpresse nun: «INDIAN, weltweit die Marke mit dem vielseitigsten Angebot!» Tatsächlich bot man für fast jeden Bedarf das geeignete Motorrad an. In den «INDIAN NEWS», der regelmäßig erscheinenden firmeneigenen Zeitschrift, legte man Wert auf häufiges Vorstellen weiblicher Indian-Fahrer. Bevorzugtes Modell dabei war die «Princess». Später dann die «Junior Scout». Amerikas kleinste je gebautes V-Zweizylindermotorrad mit nur 500 ccm. INDIANs breit gefächertes Programm, emkassige Verarbeitung und das gut organisierte Händlernetz hatten der Marke einen hervorragenden Ruf eingebracht. Die Nachfrage stieg weltweit - zeitweilig wurden 50 % der Produktion exportiert - da zeichneten sich dunkle Wolken am Horizont ab. Die Weltwirtschaftskrise blieb auch der

amerikanischen Motorradindustrie einen eigenen Wind entgegen. Hoffte es auch die übrigen Konkurrenten dabei aus den Sätteln gehoben, INDIAN und HARLEY-DAVIDSON konnten sich mit einem Minimalprogramm über die schweren Zeiten hinwegretten. Die 30er Jahre waren im Anmarsch, und mit ihnen eine neue Blütezeit der Motorradindustrie in dem Land der - damals noch - unbegrenzten Möglichkeiten.

Geprägt wurde diese Periode, unter Kennern oft als die «klassische Epoche» bei INDIAN bezeichnet, in erster Linie durch das elegante Design und die Perfektionierung des bewährten Konzeptes. Die Linienführung der einzelnen Modelle wurde einander angeglichen. Die Auswahl der Farbkombinationen und das Angebot der Accessoires wurde so vielfältig, daß fast jeder Kunde sein ganz spezifisches, heute würde man sagen «Custom-Cycle» zusammenstellen konnte.

Verglichen mit den zwei vorausgegangenen Jahrzehnten brachte man technisch wenig Neues heraus.



Und doch, noch einmal zauberten die Techniker in Springfield. Für die Saison 1932 kündigte man ein ganz neuartiges Sportmodell an: Die «Motorplane», eine schnelle 750 ccm Maschine, aus der kurze Zeit später Amerikas erfolgreichstes Rennmotorrad, die «Sport Scout» entstand. Unglaublich, was Privat- wie Werkstattfahrer aus dem simplen Seitenventilmotor für Rennserfolge herausführen. Auf dem Muroc-Seesee kollidierte Fred Ludlow eine «Sport Scout» auf damals sensationelle 128,67 mph. Ed Kretz, «The Iron Man», sogenannte wegen seiner beharrlichen, unwiderrstehlichen Fahrweise, fuhr seine «Sport Scout» noch bis in die späten 40er Jahre von Sieg zu Sieg.

Der Eintritt Amerikas in den 2. Weltkrieg markierte für INDIAN einen Einschnitt, von dem sich der «Wigwam» in Springfield nie mehr so recht erholen sollte. Aufsehen hatte man gerade erregt: Die neue Linienführung mit ihren tief heruntergezogenen Schutzblechen, dem damaligen Fahrzeugstyling entsprechend, war schon ein gewagter Schritt. Die Beginnenden 40er Jahre verdienten auch einen neuen Schwung, und den hatte man konsequent allen Modellen gegeben. Wegen ihres unverwechselbaren Charakters gelten diese Maschinen vielen Enthusiasten bis heute als die markantesten Indian-Motorräder.

Doch die stoppte das «War Department» den Bau von Motorrädern für zivile Zwecke. Wer fragte eine neue Indian fahren wollte, der brauchte entweder eine der seltenen Sondergenehmigungen, oder er meldete sich zur Army.



Geschwungene Linien für die Swinging Year.

Indian

Dann hatte er die Chance, in Europa oder Asien eine olivgrüne «Chiefs» oder «Army-Scouts», eine zahme Version der «Sport Scouts», zu benutzen – wenn auch nicht zum Spaß. Viele dieser Maschinen aus den Beständen der US-Army und ihrer Alliierten sind heute Stolz mancher Motorradsammler in aller Welt.

Als der Krieg zu Ende war, befand sich die INDIAN MOTORCYCLE CO. in einem desolaten Zustand. Von den Aufträgen der Militär hatte man kaum profitieren können und Entwicklungsprogramme für neue Armeemaschinen, die dann plötzlich nicht mehr gebraucht wurden, ergaben die Firma nun teuer zu stehen. Eines war klar: die prestigeträchtige, aber zu teure 4-Zylinder-Maschine mußte man opfern. Ihre Produktion wurde nicht wieder aufgenommen.

Aber auch die so beliebte «Scout» wurde vom Management unter ihrem neuen Präsidenten Rogers gestrichen. Eine Entscheidung, die bis heute unter vielen Indian-Fans als vielleicht entscheidender Fehler gilt. Stattdessen meinte man, beeindruckt von den kommerziellen Erfolgen englischer Marken wie z.B. HORTON, AJS und BSA, vollkommen neue Motorräder konstruieren zu müssen: Kopien der Konkurrenz von der Insel - Made in USA. Mit allen Arten von «Kündetraktaten» behaftet, war diesen Motorrädern wenig Erfolg beschieden. Was blieb von der einst so stolzen Flotte war einzig und allein «Der Große Häuptling»!

Der allerdings kämpfte wacker ums Überleben. Noch ein letztes Mal, sozusagen als letztes verzweifeltes Aufbäumen, hauchte man ihm den zweiten Atem ein. Mit einigen verblüffenden Kurzüßlingen brachte man das Motorvolumen auf 1.340 ccm und gab diesem, jetzt über 40 PS starken Boliden, eine hydraulische Teleskopgabel. Zusätzlich hatte der Motor einige technische Feinheiten, die die enorme Kraftentfaltung etwas sanfter bändigen ließ. Kurz, INDIAN hatte es noch einmal geschafft, der Konkurrenz aus Milwaukee Paroli zu bieten.

Aber die Tage waren dennoch gezählt. Nachlassendes Interesse an Motorrädern generell brachte in aller Welt das Ende vieler renommierter Marken. So beschloß man auch in Springfield, die Motorradproduktion aus wirtschaftlichen Erwägungen einzustellen. 1953 endete damit ein Kapitel amerikanischer Motorradgeschichte, das Produktionsende einer legendären Marke, der die Motorradindustrie bahnbrechende Erfindungen verdankt: Drahtgitter statt Hebel zum Gasgeben, den ersten Dekkstopfen, Hinterradfederung und gekapseltes Pleingehäuse, um nur einige zu nennen. In seinem Buch «The Iron Bedstain» hat

der amerikanische Journalist und Motorradsammler Harry Sucher die Geschichte der Indian-Motorräder ausführlich beschrieben. Jedem, der mehr über die «Eisernen Schmiedekunst» erfahren will, empfehlen wir dieses Buch.





Indian



Scout Serie 101

 Oft charakterisiert als «das Beste was Amerikas Motorradindustrie je brauen». Die «Scout 101» bietet sorgfältige Verarbeitung mit solider Technik und elegantem Styling. Diese Attribute sorgen für den legendären Ruf dieser Maschine und festigen auch das Renommée der INDIAN MOTORCYCLE COMPANY als Produzent erstklassiger Motorräder in aller Welt. Hoher Schwerpunkt, verwindungstester Doppelrohrrahmen und tolle Motorleistung sind für das hervorragende Handling der «Scout» verantwortlich. Ob als 600 ccm oder als 750 ccm Version, diese Motorräder setzen jahrzehntlang erfolgreich als Polizei-, Sport- oder Tourenmaschinen. Ein Klassiker im Stil der 30er Jahre - der Rahmen bestimmt noch die Lenkung - Hebel und Mechanik fallen ins Auge.

Einige technische Daten

	Scout 101	Sport Scout
Baujahre Year of manufacture	1928-1951	1954-1962
Rahmenbauart Frame	Doppelrohrrahmen double tube type	Dreieckrahmen Keystone type
Vordergabel	Deinstochertriebung Stirnlederabhängung flexible stem leaf spring type	Forkebelgramm mit Spiralfeder flex type coil spring type
Fahrer	73,025 x 88,9 2 7/8 x 3 1/2	73,025 x 88,9 2 7/8 x 3 1/2
Hubraum ccm Displacement cu inch	744,625 (oder 600) 45,44 (or 37)	744,625 45,44
PS	ca. 18	ca. 24
Gewicht kg weight lbs	194 309	202 304
Bremsbauart vorn und hinten	bis 1930 Innenbackenbremse vom außenliegende Sandstromer seitens ab 1931 Innenbackenbr. bis 1930 internal expanding type front, external compression band type rear, since 1931 internal expanding type	Innenbackenbremsen
Steuer, front and rear		internat. expanding type
Motorleistung	autom. Druckschmierung Hilfspumpe mit Handantrieb	Tockenumpfchmierung
Lubrication	autom. adjustable pressure feed auxiliary hand pump	dry sump system
Radgröße Tires	18 x 4,00	18 x 4,00

Technische Angaben ohne Gewähr. Not necessarily with the intent to sell.

Some technical data

Sport-Scout 750 ccm Militär-Scout 500 ccm

 Die «Sport Scout» wurde als Nachfolgemodell der Serie «101» entwickelt. Sie sollte das erfolgreichste Sportmotorrad der 30er Jahre in Amerika werden. Anleihen bei englischer Bauweise sind unverkennbar: der Motor fungiert als tragendes Teil, der Rahmen ist aus zwei Segmenten verschraubt und auch die Vordergabel könnte von den Briten stammen. Dieses Konzept der «Sport Scout» wandte dann Pate für die zehnjährige Militärversion Modell 741 B. Im Prinzip gleichen sich beide Maschinen bei auf Motorvolumen und Lenkführung der Koffelgel. Abgebildet ist eine ehemalige «Militär-Scout», abgewandelt durch «Sport Scout»-teile zu einer Zivilversion.



Chief 74
30er Jahre



Den «Großen Häuptling» gab es zunächst als 1000 ccm-Version (60 cu inch). Der «Chief» wurde dann zum «Big Chief» erweitert, als man ihm einen 1200 ccm (74 cu inch) -Motor spendierte. Später ließ man den Titel «Big» wieder fallen.

Dieser Bulle verfügt über gewaltige Lichtmaschinen und zeigt seine wahre Stärke am liebsten an steilen Hängen oder als Gespannmaschine. Abgebildet ist eine «Chief» von 1937 mit dem «Standard»-Rahmen, in den auch 750 ccm Motore hineinpassen. Noch ist die Hinterradachse stativ und die oftgeleitete, bewährte Blattfedergabel sorgt für unbeweglichen Geradeauslauf.



Einige technische Daten

	Chief 74
Baujahre Year of manufacture	1933-1939
Rahmenbauart	Doppelschellenrahmen, Hinterrad stativ double tube cradle type
Frame	
Vorderadgabel	Dreifachventiltriebung, Blattfederaufhängung leaf stem leaf spring type
Fahrer	
Reihung x Hub mm Bore x Stroke inch	61,55 x 112,71 2 7/8 x 3 1/2
Hubraum ccm Displacement cu inch	1206,49 73,628
PS	ca. 26
Motorschmiere Lubrication	Trockenschmierung dry sump system
Gewicht kg weight lb	ca. 200 about 578
Bremsenbauart vorn und hinten brakes front and rear	Innenbackenbremsen internal expanding type
Radgröße Tires	16 x 5,00 (oder) 18 x 4,00

Technische Angaben ohne Gewähr. Abmessungen sind die besten für einen



Some technical dates

	Chief 74
Baujahre Year of manufacture	1940-1947
Rahmenbauart	Doppelschellenrahmen, Hinterrad Geradevergeder double tube spring frame
Frame	
Vorderadgabel	Frankenrahmen, hydraulische Dämpfung Hus type front shock absorber
Fahrer	
Reihung x Hub mm Bore x Stroke inch	61,55 x 112,71 2 7/8 x 3 1/2
Hubraum ccm Displacement cu inch	1206,49 73,628
PS	26-31
Motorschmiere Lubrication	Trockenschmierung dry sump system
Gewicht kg about lb	ca. 218 about 501
Bremsenbauart vorn und hinten brakes front and rear	Innenbackenbremsen internal expanding type
Radgröße Tires	16 x 5,00 (oder) 18 x 4,00

Chief 74
40er Jahre



Als der «Große Häuptling» aus dem Krieg kam, hatte er sich vor allem optisch verändert. Als Blechfelle hätte man nun seitlich heruntergezogen und dabei die geschwungenen Linien betont. Die breitere und abgerundete Zylinderverrippung, das strahlenförmige Instrumentenbrett und andere Details lassen die Maschine wie aus einem Guß erscheinen. In dieser unverwechselbaren und berühmt gewordenen Version unterscheiden sich INDIAN-Motorräder wohl am deutlichsten von allen anderen Zweiradklassikern. Abgebildet ist eine «Chief» B, 1947.



Indian 4 die Luxusmaschine mit dem Vier-Zylinder- Reihenmotor

Während der nur kurzen Produktionszeit von 12 Jahren baute Indian eine Motorradlegende, deren Qualitäten bis heute umstritten sind. Der von der ACE COMPANY übernommene 4-Zylinder-Motor galt als maßgeschneidert für den amerikanischen Motorradmarkt: vibrationsarmer Lauf in allen Drehbereichen, elastisch vom Schrittempo bis zur hohen Endgeschwindigkeit und leicht zu starten. Von der Optik unbestritten ein Traum, so teilen sich die Ansichten bei Technik und Fahrverhalten. Reparaturen zwingen zu aufwendigen Arbeiten - beim Fahren vermissen viele den Charakter eines langhubigen V2 Motors. Das sanfte Auspuffbrabbeln erinnert eher an einen amerikanischen Automotor.

Einige technische Daten

	Indian 4 (ACE Type)
Baujahre year of manufacture	1927-1936
Rahmenbauart frame	Doppelschwerachse, Henderson-Plan double tube cradle type
Vorderadgabel fork	Dreifachverstellung, Kettenträgeraufhängung Ape stem leaf spring type
Rad bohrung x Hub mm bore x stroke inch	65,55 x 57,55 2 5/8 x 2 1/4
Hubraum ccm Displacement cu inch	1265,47 77,21
PS	ca. 30
Motorschmiere lubrication	Druckschmierung pressure feed of pump
Gewicht kg weight lbs	ca. 234 about 512
Bremsenbauart vom und hinten brakes front and rear	Innenbackenbremsen
Teilergöße Tires	interior expanding type 18 x 4,00 (oder) 18 x 4,25

Technische Angaben ohne Gewähr. Alle Maßeinheiten sind die Daten in einem

Some technical dates

	Indian 4
Baujahre year of manufacture	1938-1942
Rahmenbauart frame	Doppelschwerachse, (ab 1940) Henderson-Geraderohr, double tube cradle spring type
Vorderadgabel fork	Dreifachverstellung, Kettenträgeraufhängung ape stem leaf spring type
Rad bohrung x Hub mm bore x stroke inch	-
Hubraum ccm Displacement cu inch	-
PS	ca. 40
Motorschmiere lubrication	Druckschmierung pressure feed of pump
Gewicht kg weight lbs	ca. 270 about 614
Bremsenbauart vom und hinten brakes front and rear	Innenbackenbremsen
Teilergöße Tires	interior expanding type 18 x 4,50 (oder) 18 x 5,00

Indian 4

Drei Motorgenerationen baute Indian für die Vierzylinder-Modelle zwischen 1927 und 1942. Zunächst übernahm man den von W. Henderson und A. Lemon entwickelten Motor, dessen Einlassventile über den seitlich stehenden Auslassventilen arbeiteten (Wechselsteuerung). Von 1936 bis 1937 brachte man eine umgekehrte Version der Ventilsteuerung - die «Up-Side-Down-Four» heraus. Die letzte und sehr schnelle Maschine mit Aluminium-Zylinderkopf erschien 1938. Die Ära amerikanischer Vierzylinder-Motorräder endete 1942, als INDIAN deren Produktion einstellte. Der hohe Kaufpreis dieser Motorräder begrenzte die Produktionszahl auf einige tausend und macht die selteneren Maschinen heute zu begehrten Sammelobjekten. Abgebildet ist eine «Indian 4» von 1939.



Indian 80
«Black Hawk Chief»

«Black Hawk» - «Schwarzer Häubchen», so hieß die letzte Generation der klassischen Longhulver, die Indian so berühmt machten. Mit dem 1340 cm³ Motor und der Teleskopgabel, die den Radstand nochmals verlängert, bietet der «Große Häubchen» ein imposantes Bild. Dabei steht die modernere, anmutigere Vordergabel in seltenerm Gegensatz zu dem klassischen Chief-Motor, dem Erbe von Oscar Hedstroms «Powerplant»-Motor aus dem Jahre 1912. Von 1950 bis 1953 baute man in kleinen Stückzahlen und unter schwierigen Bedingungen diese letzten «echten» Indian-Motorräder.

Indian



Indian-
Seitenwagen

Einige technische Daten

	Chief 80 cu
Zeitraum Year of manufacture	1950-1953
Rahmenbauart	Doppelsattelrahmen, Hinterrad Geradwegführung
Frame	double tube cradle spring fork
Vorderradgabel	«Aerdraulik» - hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel
Fork	«Aerdraulik» - telescopic hydraulic controlled plunger fork
Bohrung x Hub mm Bore x stroke inch	3 1/4 x 4 13/16
Hubraum cm ³ Displacement cu inch	1340 80
PS	27-31
Motorschmierng Lubrication	Seitenwanne mit Schraube dry sump system
Gewicht kg weight lb	ca. 280 616/1348
Bremsenbauart	Innenbackenbremse
vorn und hinten brakes front and rear	internal expanding type
Sattelgröße seat	16 x 5,00

Technische Angaben ohne Gewähr. Verantwortlich von der Team-Druckerei

Some technical dates

	Indian-Sidecar
Zeitraum Year of manufacture	1940-1953
Rahmenbauart	Sattelrahmen, Bock in halberücklicher Lage, Hinterrad aufhängig steel softy chassis, semi-elastic body string
Frame	-
Vorderradgabel	-
Fork	-
Bohrung x Hub mm Bore x stroke inch	-
Hubraum cm ³ Displacement cu inch	-
PS	-
Motorschmierng Lubrication	-
Gewicht kg weight lb	-
Bremsenbauart	Innenbackenbremse, Hub betriebl. von Motorrad auf internal expanding type footoperated fork
Sattelgröße seat	16 x 4,75 oder 18 x 4,00

Seit der Serienfertigung der Zylinder-Motorräder bot man in Springfield auch Seitenwagen verschiedener Versionen an. Alle Indian-Modelle, egal um welches Modell es sich handelt, sind seitenwagentauglich. Empfehlenswert sind vor allem die «Chief» und «Indian 4»-Modelle als Zugmaschinen. Die «Big Chief» mit dem so vielgerühmten mächtigen Drehmoment läßt sich die zusätzliche Last kaum anmerken. Der hier abgebildete Seitenwagen wurde von 1940 bis 1953 gebaut. Obwohl es gab es Rahmen für links oder rechtsseitigen Betrieb, mit gebremsten oder ungebremsten Seitenwagenrad. Bei einem Gesamtgewicht von über einer halben Tonne bei voller Besetzung sicherlich ein Nervenkitzel wie aus dem «Wilden Westen»!

Was bietet TIMMERMANNs INDIAN SUPPLY?



Komplette Motorräder:

T.I.S. bietet Ihnen ständig eine begrenzte Auswahl von Indian-Motorrädern verschiedener Baujahre und Bauweisen an. Spezialisten haben wir uns dabei auf die auf den Seiten 10-13 abgebildeten Modelle. Diese Motorräder gelten auch für heutige Verhältnisse als alltagstauglich und bieten eine gesicherte Ersatzteilversorgung. Die Preise für diese Motorräder richten sich nach Seitenbezug, Motorvolumen und Zustand. Gerne senden Ihnen T.I.S. eine Liste der z.Zt. im Lager befindlichen Maschinen mit Abbildung und Preisangabe zu.



Ersatzteilversorgung:

T.I.S. bietet Ihnen ein möglichst vielfältiges Angebot an Indian-Motorradteilen. Unser Teilelager konzentriert sich dabei auf alle V-Zweizylindermodelle von 1928 bis 1953. Darüberhinaus bieten wir auch bestimmte Teile für Indian 4-Motorräder an. In unserer Preisliste finden Sie die gebräuchlichsten Ersatzteile, die wir ständig im Lager halten. Wir sind davon überzeugt, keine Engpässe entstehen zu lassen. Unser Programm wird ständig erweitert. Die meisten der aufgeführten Teile sind Reproduktionen, den Originalteilen entsprechend und von einwandiger Qualität. Viele dieser Teile werden aus den USA importiert - einige darunter sogar von ehemaligen Zulieferern der INDIAN MOTORCYCLE COMPANY - andere Teile stammen aus eigener Produktion und können z.T. nur durch T.I.S. bezogen werden.



Soweit möglich, bieten wir auch neue Originalteile an (New Old Stock) - der Vorrat ist jedoch sehr begrenzt und kann nur selten aufgestockt werden. T.I.S. hält außerdem tausende von Gebrauchsteilen parat, zu viele, um sie einzeln aufzulisten. Restauration oder Unterhalt eines amerikanischen Motorrades, dessen Produktion mitunter mehr als 40 Jahre zurückliegt, bedarf einer genauen Kenntnis von Konstruktionsaufbau und Teilebezeichnung. Da dieses nicht vorausgesetzt ist, bietet Ihnen T.I.S. eine Umtausch- bzw. Rücknahmegarantie aller Teile (siehe Lieferbedingungen S. 32). Für fast alle Indian-Motorräder können wir Ersatzteilisten und Werkstoffhändler als Kopien liefern. Teilenummern und Bezeichnungen unserer Ersatzteile stimmen mit den Originalunterlagen überein. T.I.S. ist vor allem ein Versorgungsgeschäft. Unser Büro ist nicht durchgehend besetzt. Wir empfehlen deshalb sich telefonisch anzumelden, wenn Sie uns von außerhalb in Berlin besuchen wollen.

Original Motorerteile für «Scout» 750 ccm in unserem Lager
Some original parts for «Scout» 450cc



TIMMERMANNs INDIAN SUPPLY offers you:



Complete motorcycles:

A small but representative selection of American Indian motorcycles. However our stock is constantly changing - so upon request we would be glad to send you an up to date list of machines available. We try to concentrate upon those models which we consider to be usable motorcycles under today's traffic conditions. Indian riders and restorers alike may be assured that we are able to offer the best possible selection of parts, accessories and advice for these particular bikes, refer to pages 10-13. Prices depend on scarcity, engine capacity and condition.



Spare parts:

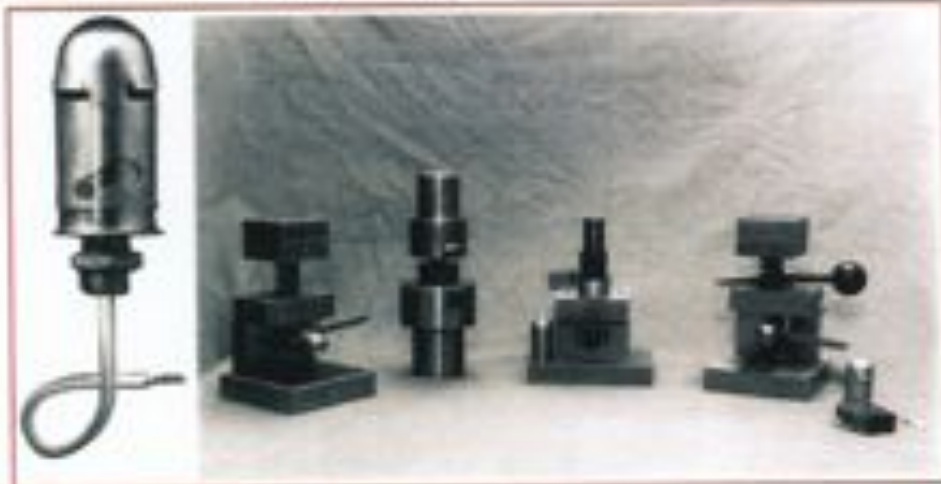
Concerning our parts supply we feel that TIMMERMANNs INDIAN SUPPLY can offer you one of the most varied selections of high quality parts for the American Indian motorcycle anywhere. Again, our policy is to concentrate upon the V-twin models made between 1929 and 1953. If you require special parts for the Indian 4-cylinder models which are not interchangeable with the V-twins, we will probably be able to help you as well. Attached to this catalogue you will find a price list for our reproduction items. If however you require any part not listed, please keep in mind that T.I.S. runs a large inventory of original parts used but in good condition or even New Old Stock - too many to list here. Please send your want list.



Reproduktions- Teile



Auf den folgenden Seiten sind einige unserer Reproduktions-Teile abgebildet. Viele davon werden nur in sehr kleinen Stückzahlen gefertigt und sind oft nur bei TIMMERMANNs INDIAN SUPPLY erhältlich. Aufmerksamkeit und Qualität dieser Teile werden durch aufwendige Werkzeuge und sorgfältige Handarbeit erreicht. Teile, die wir importieren, stammen von renommierten Indian-Händlern in den USA, und wir garantieren Ihnen auch für diese Teile erstklassige Qualität.



Wie aufwendig die Herstellung mancher Teile ist, läßt sich an einem Beispiel verdeutlichen. Die Instrumentenbrettlampe - Teilenummer 28W120X besteht aus 14 verschiedenen Einzelteilen. Jedes dieser Teile benötigt eine Serie von Werkzeugen für die Fertigung. Unsere Abbildung zeigt einen Teil der Werkzeuge, die allein für die Bearbei-

lung der äußeren Chromkappen notwendig sind.

This picture shows part of the tooling required to manufacture the instrument light, part no. 28W120X. This particular item consists of some 14 different small parts, each of which is handmade using toolings similar to these.

Reproduction parts



The following pages show a selection of our reproduction parts. Many are manufactured in very low quantity, in many cases exclusively by TIMMERMANNs INDIAN SUPPLY. We have put great effort into our work to ensure the best possible authenticity and quality of material and craftsmanship. Any part we import will be supplied by the Best INDIAN dealer in the United States and we guarantee that our standard of quality will be maintained.





85643
Seitenständer
Jiffy stand
→ 1929



75698
Bremsgriff
Hand brake lever
→ 1945



24 B 6
Gefänge-Gabel
Rod clevis

K78
Kickstarterpedal
Kickstarter pedal



24 B 66 X
Benzintankkappe mit Benzinspritze
Gas tank cap with fuel injector
→ 1935

24 B 27 X1
Ölhandpumpe
Oil hand pump
→ 1932

20 B 245 X
Öltankkappe
Oil tank cap
→ 1935



Indian Rules
*from Here - There
 and Everywhere*



26 Q 230 X
 Amperemeter (-10 0 +10)
 Amperemeter (-10 0 +10)
 → 1933

40686
 Zündlichtschalter
 Ignition switch

162003
 Rücklicht mit Ni-Schildhalter
 taillight with licence plate bracket
 1936 →

23 C 43 XI
 Rücklicht mit Ni-Schildhalter
 taillight with licence plate bracket
 → 1933



168002
 Amperemeter
 Amperemeter
 1934 → 1947

74341
 Scheinwerfer «Moto lamp»
 headlight «Moto lamp»
 1931 →

74576
 Rücklicht mit Ni-Schildhalter
 taillight with licence plate bracket
 1934 → 1935

28 W 120 X
 Instrumentenbrettlampe
 instrument panel lamp
 → 1937

35 Q 167 X
 Scheinwerfer «Moto lamp»
 Headlight «Moto lamp»
 → 1937





39993
Gummigriffe
in schwarz, grau oder weiß
Handlebar grips



Indian CHIEF



36 B 492

36 B 493



38 B 102

38 B 102
Gummigriffe
Rubber grips



540322

36 B 492
36 B 493
Gummipuffer und Haltering
Rubber bumper and retainer
→ 1939

540022
Kupplungs- und Bremspedal-Gummi
Clutch and brake pedal sets



38 C 43

38 C 43
Istbrettgummi
Rubber mat
1928 → 1939

FBE
Istbrettverlängerungen
Footboard extensions
1940 →

75493
Istbretter
Footboards
1940 →

Iskautkleber erhältlich.
bitte Typ/Jahr angeben
decals available, please
tell type and year of manufacture



75493

FBE



43144
Öltank-Kappe
Oil cap
1937 →

41821
Benzoltank-Kappe
Gas tank cap
1937 →

100728
Nupelgrill
Höfungsgrillkopf
Horn face

524010/11
Tank-Embleme
Metal
Tank insignia
Metal
1947 → 1953

Indian



1980 W



56000

16600
Luftfilter «Raceway»
Air cleaner «Raceway»

100901
Luftfilter «Teardrop»
Air cleaner «Teardrop»

1 980 W
Vergaserkappe
Air horn

56007
Koffelgel Positionslampe
Front fender light



Anstecknadeln
und Aufhänger
Pins and stickers



160024



524003/5
Tank-Embleme
Tank insignia
1940 → 1945

160024
Koffelgel Verzierung vorn
Fender tip front

160025
Koffelgel Verzierung hinten
Fender tip rear



Tachometererteile

Lange Zeit waren Tachometer und Zubehörteile hierfür das ganz große Problem bei der Ersatzteilbeschaffung für Indian-Motorräder. Die Ursachen hierfür: Bis Mitte der 30er Jahre wurden Indian-Motorräder ohne Tachometeranlage angeboten. Die CORBIN SCREW COMPANY setzte Tachometeranlagen an INDIAN als Zubehör und nur wenige Kunden zahlten den empfindlichen Aufpreis für diesen Luxus. Spätere Baujahre hatten diese Tachometer zwar serienmäßig, aber die Instrumente wurden nur zu leicht Opfer unrichtiger Bedienung, Demontage oder zerstörerischer Witterungseinflüsse. Die «Corbin»-Tachometer, die aus mehreren hundert Einzelteilen zusammengesetzt sind, haben wir in jahrelanger Präzisionsarbeit nachgefertigt. T.I.S. kann für fast jedes Baujahr den spezifischen Typ als authentischen Nachbau liefern. Bitte geben Sie uns an, für welches Modell und Baujahr das Instrument bestimmt ist und entnehmen Sie unserer Preisliste, welche Versionen wir anbieten.

«Corbin» Speedos and spare parts

A major problem when restoring an Indian motorcycle is often the search for a speedometer and spare parts for this instrument.
T.I.S. is proud to offer you an authentic reproduction of the «Corbin» type speedos as well as all drive and accessory parts. These instruments consist of hundreds of parts which have taken us years to manufacture. These speedometers will be specially built by hand to order. Please indicate model and year of manufacture of your bike. Refer to our price list about different styles and specifications.



Keine Teile-Nr. für Tachoreile vorhanden
No part no. for «speedo parts»



74405
Einzelstuhl mit Indian-Prägung
Solo seat with logo

74403
Doppelstuhl
Dual seat

Satteltaschen
unterschiedliche Ausführungen
Saddle bags

Anstecker, Aufnäher und T-shirts gibt es
in verschiedenen Ausführungen.

Pins, patches and T-shirts are
offered in many different designs.



Sättel und Päcktaschen

Alle Lederarbeiten werden individuell
angefertigt. Bitte nennen Sie uns Stil, Farbe
und Extras für Ihre Sättel oder
Satteltaschen.

Seats and saddlebags

All leather goods are custom made.
Please tell us your wants when you order
saddles, saddlebags or other items made
of leather. We offer you different colours,
designs and extras. Our standard seats will
come with embossed Indian logo.



Literatur

TLS bietet Ihnen umfangreiche Literatur
über Indian Motorbiker an. Dabei han-
delt es sich vorwiegend um Ersatzteil-
listen, Werkstatt- und
Fahrerhandbücher. Wir halten Kopien
fast sämtlicher Werkpublikationen am
Lager. Unsere Teilenummern stimmen
mit diesen Listen überein. Bitte
ernehmen Sie unser Literaturangebot
der beiliegenden Preisliste.

Literature

TLS offers you a wide range of litera-
ture about Indian motorcycles such as
partlists, workshop manuals and rider
instruction books. These are reprints of
the original literature sold by the fac-
tory. Our part numbers correspond with
those given in these lists. Please refer to
our additional price list about what
information we can supply for your



22 D 40 X
Werkzeugkasten
tool box
→ 1939

215006
Werkzeugkasten
tool box
1940 →

35 W 198 X
Schloß für
Werkzeugkasten
(ohne Schlüssel)
tool box lock (no key)
→ 1939



Q1
Lichtmaschinen-Typenschild
Generator tag



Holder für
Lampe 28 W 120 X
Bracket for
conical light
28 W 120 X

D1
Verteiler-Typenschild
Distributor tag

102471
Hupenrückteil
Hornback cover
1938 → 1945

74035
Instrumentenbrett
Instrument panel
1932/1937

85964
Instrumentenbrett
Instrument panel
1938 → 1947

28 B 119 X
Instrumentenbrett
Instrument panel
→ 1931



102471

28 B 119 X

74035



Bausätze

 Mehr oder weniger komplett bieten wir Indian Motorräder auch als «Bausätze» zum Aufbauen an. Das Restaurieren solcher «basket cases» erfordert jedoch gute Kenntnisse amerikanischer Motorradtechnik, mitunter Bereitschaft zur Improvisation und viel Geduld. Dafür entschädigt der Stolz, einen «alten Indianer» wieder zu neuem Leben erweckt zu haben! Man kennt seine Maschine genau und hat bewiesen: «Old Indians never die».

Trotz des vergleichsweise geringeren Kaufpreises eines solchen «Bausatzes» sei folgendes zu bedenken: Rechnet man den eigenen Zeitaufwand und die unumgänglichen Kosten, die durch Fachbetriebe wie zum Beispiel Kurbelwellen Schleifereien etc. entstehen, so «spart» man gegenüber teilweise restaurierten Maschinen nichts ein.

Basket cases

 We also offer some motorcycles as «basket cases». Sometimes these will not be complete bikes. The essential parts to build up a rideable Indian motorcycle will be included of course. A sound knowledge of american motorcycle design as well as the ability to improve and much time could be required to bring these bikes back to life again.

It should be mentioned that despite the lower purchase costs, a «basket case» is not likely to «save» you any money compared to our restored bikes. Consider the amount of time and extra costs you may have to face when you need special work such as lower-end rebuilding etc. However, fixing up a bike after many years of disregard and taking it for a ride again may be the biggest fun for any Indian rider.

Remember: «Old Indians never die»





Baujahre und Seriennummern

Years and identification numbers

Year	HP	Motorcycle	Year	Model	Frame no.	Year	Model	Motorcycle	Frame no.
1920	1 1/4	101-620	1920	Scout	50900-40	1931	37 CD Scout 101	80995-40	5-1344-40
1924	1 1/4	101-717	1921	Scout	50900-40	1931	45 CD Scout 101	80998-40	G-4090-40
1925	2 1/4	112B-2348	1922	Scout	50700-40	1931	74 CD Chief	81133-40	H-1470-40
1926	2 1/4	125A-1248	1922	Chief	80700-40	1931	78 CD Indian 4	EA115-40	A-190-40
1927	2 1/4	125B-1248	1923	Chief	80500-40	1932	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
1927	4	132B-1499	1923	Scout	80400-40	1932	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
1928	4	132C-1528	1923	Chief 61 CD	80400-40	1932	30.50 CD Pony Scout	80C101-40	203-101-40
1928	1 1/2	H100-H102	1923	Chief 74 CD	80400-40	1932	78 CD Indian 4	80C101-40	400-101-40
			1924	Scout	80400-40	1932	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
			1924	Chief 61 CD	80400-40	1932	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1924	Chief 74 CD	80400-40	1932	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1925	Pence	20500-40	1932	45 CD Scout Motorcycle	80C101-40	203-101-40
			1925	Scout	80400-40	1932	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1925	Chief 61 CD	80400-40	1934	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
			1925	Chief 74 CD	80400-40	1934	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1925	21 CD Pence	A-131-40	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1926	37 CD Scout	AG1101-40	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
			1926	45 CD Scout	AG1101-40	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1926	41 CD Chief	AZ101-40	1934	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
			1926	74 CD Chief	AV101-40	1934	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1926	78 CD Ace	BM1	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1927	21 CD Pence	U-101-40	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
			1927	37 CD Scout	80101-40	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1927	45 CD Scout	80P101-40	1934	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
			1927	41 CD Chief	80101-40	1934	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1927	74 CD Chief	80101-40	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1927	78 CD Ace	VF101-40	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
			1928	21 CD Pence	CL101-40	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1928	37 CD Scout	CG101-40	1934	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
			1928	45 CD Scout	CSP101-40	1934	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1928	41 CD Chief	CD101-40	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1928	74 CD Chief	CH101 up to CH 2274	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
			1928	78 CD Ace	CA101-40	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1928	37 CD Scout 101	DG101 up to DG 2637	1934	45 CD Standard Scout	80C101-40	203-101-40
			1928	45 CD Scout 101	DGP101 up to DGP 4817	1934	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1928	78 CD Ace 401	DA101 up to DA 700	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
			1929	37 CD Scout 101	DG2638-40	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1929	45 CD Scout 101	DGP2638-40	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1929	74 CD Chief	CH2275-40	1934	45 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1929	78 CD Indian 401	DA101 up über	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
					EA101 up to EA 725	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
					EG101 up to EG102	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
			1930	37 CD Scout 101	EGP101 up to EGP3080	1934	74 CD Chief	80C101-40	203-101-40
			1930	45 CD Scout 101	EGP101 up to EGP3080	1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
			1930	74 CD Chief	81101 up to 811 955	1934	30.50 CD Junior Scout	80C101-40	203-101-40
			1930	78 CD Indian 4	EA175 up to EA1509	1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78 CD Indian 4	80C101-40	203-101-40
						1934	45 CD Sport Scout	80C101-40	203-101-40
						1934	78		

«Only \$1 down
starts you off?»

Sicher geföhnt man dazu mit einer
man lasubreichen, da nur einen
Dollar aus der Tasche zu zöcken. Der
junge Mann kennt sich gut out
Fußkuppung auf der linken Seite, der
Handlengriff rechts regelt den
Zündzeitpunkt und mit links wird Gas
gegeben, so wollte es die US. Polizei,
denn man brauchte die Rechte
müunter für andere Zwecke! Hand- und
Fußbremse dagegen sind an gewöhnter
Stelle auf der rechten Seite. Geschaltet
werden die drei Gänge mit der Hand,
nach kurzer Zeit hat man alles im Griff
und wredt die Technik als ein Maschinist
in voller Fahrt.

Get Ready -

Get Set -

GO!

only \$1 down
STARTS YOU OFF

on your **Indian**

INDIAN MOTORCYCLES
MOTORCYCLES



On Your
Indian

FOR THE BEST OF ALL TIMES
EAST WASHINGTON ST.
ST. LOUIS, MO.

Indian

at the races

Werbung
sich immer schaffen so die Fahrer, die ersten
ersten Ränge hinauf zu kommen.
Bei den Freigewichte, mußte dabei noch die
schwerste Last zu bewältigen. Das gewaltige Dreh-
moment der langhohlen Motoren war dabei
schwer zu kontrollieren. (3 Craig Wright)





1937 - Nach einem Sieg bei den Straßenrennen von Daytona Beach, Florida posiert Nr. 14 Ed Klett, 'The Iron Man' mit einigen Indian-Kapitänen und dem örtlichen Sheriff. (J. Beer/Wright)

Indian

Nach in den späten 30er Jahren eine Klasse für sich. Neben drei «Sport Scouts» noch zwei «Scout 101» im Team. ▼
(J. Beer/Wright)



▲ Art Hoffen modernisierte «Scout 101» Sport Scout Motor im Scout 101 Fahrzeugat (Hofen/Hofffeld)



▲ 111,30 mph - das bedeutete 1937 Rekord für die «Class C» in der nur Standard-Versionen zugelassen waren. Steve Hess fuhr auf dem Muroc Sitzes in Utah mit einer «Sport Scout 101» (Hofen/Hofffeld)



1920 - Cleveland, Ohio. Gene Walker differ beim 'dirt track race' out der Kurve ▼



THE Indian NEWS

THE INDIAN NEWS—First of January Issue

JANUARY—FEBRUARY, 1935

Vol. 1, No. 1 Printed in U. S. A.

INDIAN MOTORCYCLE CO., Springfield, Mass., U. S. A.

NEW INDIAN "4" ATTRACTS MUCH ATTENTION

Wins 50 Kilo Brazilian Race

The Chicago Van Tieb Station Army officers, from a lot of spectators, and other members of the Van Tieb Station, in Chicago, took part in the 50 Kilo Race, which was held in conjunction with the Pacific Coast motorcycle championships, and attracted the attention of spectators by its speed and accuracy.



Dr.

The

New "4" Riders Praise New Machine—Say "It's a beauty," "There's nothing like it"—"Just like gliding along"—Sales Increasing Rapidly.

INDIAN SPORT SCOUT WINNER IN ONTARIO

Russell Mann, Jr. Wins 3 Mile Canadian Sport Championship

Montreal, Canada—During the

... ..



The new "4"

... ..

... ..

Indian Junior Scout Rider Wins Crotona Midnight Run

... ..



... ..



... ..



... ..



... ..



... ..



1975 - out of the Motorradtreff in Hild
Diese wirklich schätzbare Motor-Chief war
meine erste Begegnung mit Indian Motorrädern.
Zwei Jahre hartnäckige Recherche, dann
ging es ab nach Süden, auf einen 3000km Trip

Indians today

Wolfgang Wiesner mit einer «Big Twin» B. 1974.
Nach einer Reihe von Röcheln über Indians
großen Konsumenten, Harley Davidson,
entdeckt er jetzt auch die anderen Motorrad-
marken aus den USA.



September 1988 Tucson, Ariz. 2nd place Open
multi-class class against 1000 cc competitors
high performance American machine entered
by Chief in 101 Scott frame; Honda 50 front
fork + wheel, Harley XR vlog 1200 hub, dual 36"
tuned 1 1/2" pipes, home-made intake manifold,
36 mm Dell'Orto jetting carb, hand crank
for reverse only. California desert style sand, pebbles,
fire - phakantes + Birch Beer at front.
2000 cc 1200 cc

Chuck Myles aus Boonville
NY, mit seinem
Chief-Modell
Chuck, Indian enthusiast
und langjähriger Sebe-
händler, hat 1988 seine
sehr erfolgreiche Saison



1988 - Indian Fred aus San Francisco, CA,
besucht T.S.
Hält Europa tourte er auf seiner
Chief 8.37 California Style ab.



1987 - Uwe Zesemann, Präsident vom Indian
Motorcycle Club, Berlin, fährt seine Chief 8.46
mit Seitenwagen ghadentow nach Norden,
Polarkreis, Nordkap und zurück in 8 Wochen.



Über diesen Katalog

Idea, Text und Ausführung:
Bernd Lenzler und
Christian Timmermann

Alle Bilder, wenn nicht anders angegeben, von Matthias Schumpf. Grafik für I.I.S. von Andreas Klein.
Von Butch Boer, Wolfgang Wiesner und Stephen Wight erhielt ich die Erlaubnis zum Abdruck einiger Bilder aus ihren Sammlungen.

Daran möchte ich ebenfalls Bob Stark, Mike Hammacher, Chuck Myles, Dirk Hüttemann und Peter Bahr für ihre Hilfe und Ermunterung. Ohne sie wäre das Projekt eines Indian-Teilehandels in Deutschland mehr als 30 Jahre nach Produktionsende nicht möglich geworden.

Indian Motorcycle Club
Kontaktadresse: Uwe Zeemann,
Lilienhalß 16,
1000 Berlin 61,
Bundesrepublik Deutschland

About this catalogue

Idea, text and realization by
Bernd Lenzler and
Christian Timmermann

Pictures - if not otherwise indicated by Matthias Schumpf; graphics for I.I.S. - Andreas Klein.
Butch Boer, Wolfgang Wiesner and Stephen Wight gave me their kind permission to reprint some pictures taken from their collections.

I also wish to thank Bob Stark, Mike Hammacher, Chuck Myles, Dirk Hüttemann and Peter Bahr for their help and encouragement. Without their help the project of running an Indian motorcycle and parts business in Germany more than 30 years after the factories closedown, would not have become a reality.

There are several Clubs for Indian riders worldwide. One of them:
Indian Motorcycle Club in Germany
Contact:
Uwe Zeemann, Lilienhalß 16,
1000 Berlin 16, Germany.

Liefer- und Geschäftsbedingungen

Bei Bestellungen bitte Baujahr, Modell und Rahmen- bzw. Motornummer angeben. Bitte schreiben Sie Namen und Adresse mit Telefonnummer deutlich leserlich. Bestellungen können auch telefonisch erfolgen. Unsere Preise schließen Mehrwertsteuer mit ein. Verpackung und Versand werden extra berechnet. Luftpostlieferungen erhöhen den Gesamtpreis um 20 %. Etwaige Überzahlung wird zurückerstattet. Rückgaberecht aller Teile innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt.
Versand gegen Vorkasse (Euro-Scheck, Personal-Check, Money-Order) oder per Nachnahme.
I.I.S. behält sich vor, bei bestimmten Teilen eine 15%ige Gebühr zu erheben, falls eine Fehlbestellung ohne unser Verschulden vorliegt.

Geschäftszeiten:
Mo. - Fr. 10-18 Uhr

Bank für Handel und Industrie Berlin
Kto.-Nr. 0458164700, BIC 100 800 00

Order terms and policies

Please specify year and model of your Indian when you order. Print plainly your name, address and phone-number. Orders can also be placed by phone. Any overseas order must include 20 % postage. Unless requested otherwise, any overpaying will be refunded. Orders must be accompanied by cash, cheques or money order. Returns will only be accepted within 30 days after you receive the items. Prices are subject to change without notice.
Business hours: monday through friday 10.00 to 18.00 hours.
I.I.S. is mainly a mail order company - any visit should be made by appointment. Feel free to return any item if you are not absolutely satisfied.



Smachian

Anleitungs-Buch

für den

Motorradfahrer



INDIAN MOTORCYCLE COMPANY
SPRINGFIELD, MASS.

Page A

- 1—Zentrum des Kupplungsarms wenn Kupplung eingedrückt
- 2—Einschleifen der Zündung des Motors
- 3—Folge der Zündung 1-3-4-2
- 4—Nockenwechsel Zahnrad
- 5—Magnet Zahnrad
- 6—Rührer registriert mit Zylinder No. 1
- 7—Prüfbedingung
- 8—Sonderbedingung
- 9—Kurbelwellen Zahnrad
- 10—Obenstumpfen Zahnrad
- 11—Zwischen Zahnrad
- 12—Bei älteren Modellen ist es anzuweisen notwendig, zur richtigen Einstellung des Auspuffventils den oben genannten Schlüssel zu benutzen.
- 13—Kochstampe
- 14—schwarz
- 15—braun
- 16—Schaltventilblech
- 17—Angeordnet
- 18 and 19—rot
- 20—schwarz
- 21—blau
- 22—Hölzle
- 23—rot
- 24—grün
- 25—Akkumulator
- 26—Stromerzeuger
- 27—Schlundstampe
- 28—Schaltungsdiagramm für letzere Indian Modelle

21

1 HINTERE NABE

einmal in jeder Saison mit Fett zu fetten. Siehe auch "Behandlung der Radlager".

2 SATTELJOCHDURCHFÜHRUNG UND KLEMPEN

Gefährlich sein

3 SCHWINGHEBEL (INNERE) DER HAUBEN

Nach je 750 km mit Zylinderöl versehen

4 BREMSZÜNGEN

Alleinige Brems- und Kupplungsanordnungen sind wöchentlich einmal zu ölen

5 KONTRÖLLEZÜNGEN

Der Zungenbolzen ist wöchentlich einmal mit einigen Öltröpfen zu versehen

6 KRETZWELLE DES WECHSELGETRIEBES

Alle 750 km mit Alenite abschmieren

7 HANDGRIPPE

Der Schraubsteiel ist lötlerschweißen und monatlich leicht zu ölen

8 HANDBREMSEHEBEL UND KABEL

Das Handbremsehebel-Scharnier ist nach je 750 km zu ölen

9 DYNAMO

Je 600 km teurte man etwas leichtes Öl in beide Endstücke des Dynamos. Siehe auch "Behandlung des Dynamos"

10 MAGNETAPPARAT

Siehe Behandlung des Magnetapparates, Teil IV

11 OBERE UND UNTERE KOPFLAGER

In jeder Saison auseinandernehmen und mit Fett zu fetten

12 FEDER

elastischer elastieren, sobald sich Geräusche entwickeln. Siehe auch "Behandlung der Federgabel"

13 ENDLAGER DER FEDER

Alle 300 km mittels Alenitgespritze abschmieren
WICHTIG! Das Ankerbolzen der Vorderbremse sowie das Scharnier sind nach je 300 km mittels Alenitgespritze zu schmieren

15 GLOCKEN-ENDBOLZEN

Mit Alenitgespritze nach je 300 km abschmieren

16 GLOCKENSCHARNIERLAGER

Mit Alenitgespritze nach je 300 km abschmieren

WICHTIG! Das Abzugloch ist sauber zu halten, damit das überschüssige Fett austreten kann

18 VORDERE NABE

Alle 1000 km mittels Alenitgespritze abschmieren

19 KONTRÖLLEN

Wöchentlich einige Tropfen Öl in das obere Ende des Lederbolzens einträufeln

20 ÖLDRUCKREGULIERUNG HIER

BREMSEN- UND KUPPLUNGSHIEBEL (KUPPLUNGSHIEBEL AN DER LINKEN

SEITE)

bolzen der Stangen und das Kupplungspedal sind nach je 750 km zu ölen und mittels Alenitgespritze abschmieren

22 ÖLSTÄBE

750 km herausnehmen und zu säubern. Ebenfalls ist nach je 750 km das Kurvel-
gehäuse zu entleeren und mit frischem Indian Öl, Mineral, zu füllen

23 ABLASSCHRAUBE DES GETRIEBES HIER

24 ABLASSCHRAUBE PUMPE SCHWUNGRADGEHÄUSE HIER

25 BREMSSTANGENWELLE

Nach je 750 km mit Alenitgespritze abschmieren

26 KETTE

Siehe "Behandlung und Einstellung der Kette"

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

1 ENDLAGER DER FEDER
Alle 200 km mittels Atemventilator abschleimen
2 FEDER
stellen, sobald sich Geräusche entwickeln. Siehe auch "Behandlung der Federzabel"

3 OBERE UND UNTERE KOPPLAGER
In jeder Saison auseinandernehmen und mit Fett fetten

4 HANDBREMSEHEBEL
Der Drehpunkt des Handbremshebels ist nach je 750 km zu ölen

5 HANDEGRIPPE
Der Schutzmantel ist Leinwandstrahlen und monatlich belacht zu ölen

6 HANDOELPUMPE
Alle bei Geschwindigkeiten über 70 km zu verwechseln, bei Reparatur des Seiles-
3 Geschwindigkeit über 55 km. Siehe auch "Reparatur der Handölpumpe"

7 BREMSZÜNGEN
Je Zungen an Brems- und Keilgelenkstange sind wöchentlich einmal zu ölen

8 SATTELSCHEMELERBOLZEN
Einmal wöchentlich mit einigen Tropfen Öl zu versetzen

9 SATTELJOCHDREHVEREHRUNG
Gelegentlich zu ölen

10 KETTE
Siehe "Behandlung und Einnahme der Kette"

11 HINTERE NABE
In jeder Saison mit Fett zu fetten. Siehe "Behandlung der Radlager"

12 BATTERIEPOLLE
Gelegentlich mit Vasoline zur Vermeidung von Zersetzung einwischen

13 BREMSSTANGENWELLE
Nach je 750 km mit Asemit zu schmieren

14 PRIMAFRANTRIEB UND GETRIEBE
Nach je 750 km mit Öl zu fetten. Siehe "Schmierung des Primafrantriebs"

15 KONTROLLZÜNGEN
An den Getriebellen wöchentlich einmal belacht zu ölen

16 KUPPLINGS- UND BREMSFUSSHEBEL
(Bremsen an der rechten Seite)

Nach je 750 km mit Atemventilator abschleimen

17 MAGNET-DYNAMO
1000 km Geländefahrt an der oberen rechten Seite losverschrauben und mit hellem Ma-
schinöl versetzen

18 KONTROLLLEN
Schnelllich einige Tropfen Öl in das obere Ende des Leinwandkassens eintröpfeln

19 VORDERE NABE
Alle 1500 km mittels Atemventilator abschleimen

20 GLOCKENSCHARNIERLAGER
Mit Atemventilator nach je 300 km abschleimen

21 GLOCKEN-ENDBOLZEN
Mit Atemventilator nach je 300 km abschleimen

HITIG! Das Abriegeloch ist sauber zu halten, damit das überschüssige Fett austreten kann
CHITIG! Die Ankerbolzen der Vorderbremse sowie das Schanzler sind nach je
300 km mittels Atemventilator abzuschleimen

1 KUPPLUNGSANLEHUNG UND BREMSFÜTTER

Gut zu schmieren

2 KONTROLLZÜNGEN

Wöchentlich einige Tropfen Öl an Gelenkstellen aufzutragen

3 SATTELSCHEARNTERBOLEN

Wöchentlich einmal einige Tropfen Öl

4 HANDBOILPUMPE

einmal mit Stundenzeitschaltfunktionen über 70 km. Siehe Anweisung unter "Benutzung der Handpumpe"

5 GRIPPE

manntel bei monatlich einmal abzuschrubben und mit eisigen Öltröpfchen zu versehen

6 KUPPLUNGSELENDHEBEL UND KABEL (WENN VORHANDEN)

Regelmäßig mit leichtem Öl zu versetzen

7 HÄNDERHEBEL DER VORDERRADREMSE

Alle 750 km mit leichtem Öl zu schmieren

8 KONTROLLLEN

einmal wöchentlich etwas Öl in das Innere des oberen Endes des Ledergehäuses

9 OBERE UND UNTERE KOPPLAGER

Halbjährlich auseinandernehmen und mit Fett zu füllen

10 LAGER DER VORDERGABEL

Alle 750 km an allen Punkten mittels Alenhterspritze abzuschrubben

IG: Das Abstreifen bei sauber zu halten, damit überschüssiges Fett in der Nabe ablaufen kann

12 VORDERE NABE

Einige Drehungen mit Alenhterspritze nach je 1500 km

13 DYNAMO

Einmal im Jahr etwa Leichte Öl in beide Endstücke des Dynamos. Siehe auch "Instandhaltung des Dynamo"

14 BREMSPEDALLAGER

Nach je 750 km mit Alenhterspritze abzuschrubben

REIBUNGSPLATZENWELLE DES WECHSELGETRIEBES

Nach je 750 km mittels Alenhterspritze abzuschrubben

16 DREIANGSGERÄTE

Alle 3000 km mit Trassmentol bis zum Ölstand füllen

17 WELLE DES TRETTANLASSERS

Alle 750 km mit Alenhterspritze abzuschrubben

18 HINTERE NABE

1 jeder Saison mit Fett zu füllen. Siehe auch "Instandhaltung der 3-Radlager"

19 KETTEN

Siehe "Instandhaltung und Erneuerung der Ketten"





tretenung zu verdanken. Innerhalb der ersten sechs Monate hat sich sein Verdienst auf fast \$6,000.- belaufen. Heute, nach siebenjähriger Tätigkeit als Indian Vertreter besitzt Bellite ein Vermögen von mehr als \$70,000.-!

Auch für Sie kann sich der Verkauf von Indian Motorrädern verdienstbringend gestalten. Füllen Sie das nachstehende Formular aus und senden Sie uns dasselbe zu. Ueberlegen Sie es sich nicht lange, sondern handeln Sie heute.

1. Alter?
2. Verheiratet oder ledig?
3. Gegenwärtige Beschäftigung?
4. Verfügen Sie über Verkaufserfahrung?
5. Fahren Sie Motorrad?
6. Wieviel Kapital steht Ihnen zur Investierung zur Verfügung?
.....
7. Wieviel Geld können Sie sich, wenn nötig, von Dritten leihen?
.....

Unterschrift

Strasse & No.

Ort

Besirk

Gründen Sie Ihr eigenes Geschäft

Sind Sie darin
interessiert,
eine

*Vertretung für
Indian Motorräder
zu übernehmen?*

Wir haben einige recht aussichtsreiche Vertretungen
zu vergeben.

Weitere Einzelheiten sind auf der Rückseite gegeben.

Kupplung, Hand-, Verbindung der, Indian Prince	6
Kupplung, Indian 4	40
Kurbelkasten, Entleeren und Säubern, Indian 4	37
Kurbelkasten Entleeren und Säubern, Indian Prince, Scout und Chief	50
Lager, Behandlung der Rad-, an allen Modellen	64
Lampen, Schalten der, Indian Scout und Chief	28
Lampen, Schalten der, Indian Prince	10
Magnet, Behandlung des, alle Modelle	60
Mechanischer Oeler, Einstellung des, 1927-28 Prince, Scout und Chief	
Modelle	
Motor, Anlassen des, Indian Scout und Chief	48-49
Motor, Anlassen des, Indian Prince	26
Motor-Störungen und ihre Beseitigung, alle Modelle	12
Oelanlage, Indian 4	67-70
Oeldruck, Indian 4	36
Oel, richtige Qualität für alle Modelle	36
Oel, richtige Qualität für Indian 4	51
Oelbehälter, alle Modelle	36
Oelstand, richtiger, Indian 4	22
Oeltank, Auffüllen des, Indian Prince	35
Rad, Ausbau, alle Modelle	11-12
Regulierung des Motors, Indian 4	64
Ratschläge für Instandhaltung des Motors Indian Prince, Scout und Chief	41-43
Sattel, Anbringung des, Indian Prince	73-74
Schalldämpfer, Reinigung des, Indian Scout und Chief	8
Schaltung, Einstellung der, Indian Prince	55
Schaltung, Indian Prince	18
Schaltung, Indian Scout und Chief	15
Schaltung, Indian 4	27
Seitenwagen, Fahren mit	40
Seitenwagen, Befestigung des-, Indian Scout 101	72
Seitenwagen, Befestigung des-, Princess	71-72
Tank, Anfüllen des-, Indian Scout und Chief	70-71
Triebwerk, Schmierung des-, Indian 4	23
Uebersetzungsverhältnis, alle Modelle	38
Ventile, Einschießen der, Indian 4	62-63
Ventile, Einschießen der, Indian Prince, Scout, Chief	55
Ventilatör, Einstellung des, Indian 4	58
Ventilatör, Einstellung des, Indian Prince, Scout and Chief	52-53
Ventilatör, Einstellung des, Indian Prince, Scout und Chief	52
Ventilatör, Einstellung des, Indian Prince, Scout und Chief	52
Vergasen, Einstellung des, Indian 4	62
Vergasen, Einstellung des, Indian Scout, Chief	60-61
Vergasen, Einstellung des, Indian Prince	15, 17
Zusammenbau des Indian 4	33

INHALTSVERZEICHNIS

Alemtespritze, Benutzung der	72
Ampere-meter Aufgabe des	57
Anlassen, Vorbereitungen zum, Indian Chief und Scout	25
Auskupplungsverrichtung Einstellung der, Indian 4	40
Auspuffrohre, Ausbau an Indian Chief und Scout	54
Batterie, Einbau der-, Indian Prince	9
Batterie, Instandhaltung und Wartung an allen Modellen	58-59
Bereifung, Behandlung der-, an allen Modellen	97
Betrieb, Strassen-, Indian 4	38
„B“ Motore, Ein Wort über	73
Brennschaltung, Indian Prince	14
Brennschaltung, Indian Scout und Chief	28
Brennschubel Ankerkolben, Schmierung des	47
Bremsen, Einstellung der-, Indian Prince	19
Bremsen, Einstellung der-, an allen Modellen	45-46
Brennse, Handflürensverbindung am Indian Prince	6
Brennstoff und Öl, Indian Scout und Chief	24
Brennstoff und Öl, Indian 4	35
Brennstofftank, Auffüllen des-, Indian Prince	11-12
Dynamo, Ausbau des, Indian Chief	56
Dynamo, Einstellung des Treibriemens, Indian Prince	20
Dynamo, Behandlung des, Alle Modelle	55
Elektrische Drähte, Instandhaltung, alle Modelle	50
Federgehül, Behandlung und Instandhaltung, alle Modelle	47-48
Frühkrantrieb, Schmierung des-, Indian Scout und Chief	29
Fussanlasserkorb, Einbau der, Indian Prince	8-9
Fusskupplungshebel, Betätigung des Indian 4	39
Fussretter, Einbau der, Indian Prince	7
Getriebe, Indian Scout und Chief	28-29
Handolpumpje, Benutzung der, Indian Prince, Scout und Chief	50
Hupe, Befestigung der, Indian Prince	7
Hupe, Betätigung der, Indian Scout und Chief	28
Hupe, Betätigung der, Indian Prince	10
Instrumenten Brett, Verbindungen am, alle Modelle	8
Kette, Behandlung der, Indian Scout und Chief	32
Kette, Einstellung der, Indian Prince	19
Kohlenstoff, Enternung des, Indian 4	55
Kohlenstoff, Entfernung des, Indian Prince, Scout, Chief	54
Kontrollen, Betätigung der, Indian Scout und Chief	25
Kontrollen, Bedienung der, Indian Prince	9
Kontrollen, Einstellung der, Indian 4	34
Kontrollen, Verbindung der, Indian 4	34
Kontrollen, Verbindung der, Indian Scout und Chief	22-23
Kopf Lampe, Befestigung der, Indian Prince	7
Kupplung, Behandlung der, Indian Scout und Chief	29-32
Kupplung, Einstellung der, Indian Prince	17-18
Kupplung, Fuss-, Verbindung der, am Indian Prince	7

- PRINCE:
- EINLASSVENTIL öffnet sich 0,8 vor oberem toten Punkt.
 - EINLASSVENTIL schliesst sich 13,1 nach unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL öffnet sich 13,1 vor unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL schliesst sich 0,8 nach oberem toten Punkt.
 - FRÜHZÜNDUNG 7,9 vor oberem toten Punkt.
- SCOUT 37:
- EINLASSVENTIL öffnet sich 0,8 vor oberem toten Punkt.
 - EINLASSVENTIL schliesst sich 11,5 nach unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL öffnet sich 11,5 vor unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL schliesst sich 0,8 nach oberem toten Punkt.
 - FRÜHZÜNDUNG 5,6 vor oberem toten Punkt.
- SCOUT 45:
- EINLASSVENTIL öffnet sich 0,8 vor oberem toten Punkt.
 - EINLASSVENTIL schliesst sich 12,7 nach unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL öffnet sich 12,7 vor unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL schliesst sich 0,8 nach oberem toten Punkt.
 - FRÜHZÜNDUNG 7,9 vor oberem toten Punkt.
- CHIEF 74:
- EINLASSVENTIL öffnet sich 0,4 vor oberem toten Punkt.
 - EINLASSVENTIL schliesst sich 18,7 nach unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL öffnet sich 19,1 vor unterem toten Punkt.
 - AUSLASSVENTIL schliesst sich 0,4 nach oberem toten Punkt.
 - FRÜHZÜNDUNG 11,1 vor oberem toten Punkt.

INDIAN 4: Für vollständige Anweisungen über Zündeinrichtung des INDIAN 4 siehe Seiten 41 und 42.

EIN WORT UEBER INDIAN B MOTOREN

Wenn die Maschine mit einem Indian B Motor, einem Motor, welcher mit aus Aluminiumlegierung bestehenden Kolben versehen ist, ausgerüstet ist, muss in Betracht gezogen werden, dass ein Motor dieser Type sorgfältiger beobachtet und behandelt wird, als die normale Type des Kolbenmotors. Es ist eine bekannte Tatsache, dass ein Motor mit Aluminiumkolben, welcher zur Erzielung höchster Geschwindigkeit entwickelt worden ist, mit Rizinusöl geschmiert werden muss, wenn sich dieses Öl beschaffen lässt. Wir empfehlen die Verwendung von Indian Speed Oil. Falls dasselbe nicht erhältlich ist, kann Indian Oil wie folgt gebraucht werden: Indian Heavy (Schwer) für Betrieb im Sommer und Indian Medium (Mittel) für Winterbetrieb.

Ein Motor der B Type muss sorgfältiger behandelt werden, besonders soweit Ventile und Ventilenstellung in Frage kommt. Die Ventile sind stets genau eingestellt zu halten und die Ventilstangen gelegentlich nachzusehen, sodass sie sich nicht mit einem klebrigen Bezug bedecken. Falls der Motor zu stark mit Rizinusöl versehen wird, besitzen die Ventilstangen eine Neigung, sich mit einem klebrigen Niederschlag zu bedecken, wodurch natürlich die Geschwindigkeit infolge des schwerfälligen Arbeitens der Ventile vermindert wird.

Um einen B Motor in erstklassigem Betriebszustand zu halten, sind die Kohlenstoffniedererschläge häufiger zu entfernen, als bei einem gewöhnlichen mit gusseisernen Zylindern versehenen Motor. Ausserdem sind die Ventile häufiger einzuschleifen und die Kolbenringe häufiger zu erneuern. Beim Einsetzen neuer Kolbenbolzen in diese Aluminium-kolben ist darauf zu achten, dass die Ringe einen Spielraum von wenigstens 0,05 mm in den Nuten besitzen.

RATSCHLÄGE FÜR INSTANDHALTUNG DER MASCHINE

AUSBAU DER ZYLINDERKOEPEE. Zum Ausbau der Zylinderköpfe sind sämtliche Muttern abzuschrauben. Dann klopfte man mit einem Holzstück oder einem Hammer auf die Köpfe und zwar einmal von der einen, das andere mal von der andern Seite, wodurch dieselben gelöst werden.

DICHTUNGEN. Man achte darauf, dass beim Ausbau der Köpfe die zwischen dem Kopf und Zylinder liegenden Dichtungen nicht beschädigt werden. Man versuche nicht, den Kopf mit einem scharfen Instrument, wie z.B. einem Schraubenzieher, zu lösen.

Um zwischen Zylinderkopf und Zylinder bei mit abnehmbaren Zylinderköpfen versehenen Motoren einen dichten Abschluss herzustellen, muss zunächst darauf geachtet werden, dass beide Oberflächen unbedingt sauber sind. Die Dichtung ist auf beiden Seiten mit einem dünnen Anstrich von Dichtungszermet oder Schellack zu versehen. Beim Anziehen der Stützenmutter achte man darauf, dass letztere kreuzweise und nicht nacheinander in der Rundrichtung angezogen werden. Nachdem der Motor ein oder zwei Minuten gelaufen hat, untersuche man, ob die Muttern fest sitzen.

EINSTELLUNG DER VENTILE UND ZUENDUNG. Falls die Räder der Zündeinrichtung aus irgend einem Grunde ausgebaut worden sind, setze man dieselben wieder in Uebereinstimmung mit den sich an den Zahnradern befindlichen Marken ein. Falls ein neues Zahnrad eingebaut worden ist, nehme man die Einstellung in Uebereinstimmung mit den nachstehenden Entfernungen vor:

Selbst wenn dieser Bolzen fest angezogen ist, hat der Träger des Seitenwagenfabrikats eine gewisse Bewegungsfreiheit, wodurch der Lauf erleichtert wird.

WINKE FUER FAHREN MIT SEITENWAGEN. Wenn die Maschine mit Seitenwagen eine rechte Wendung nehmen muss, nähert man sich der Stelle mit ermässiger Geschwindigkeit und ausgerichteter Kupplung. Im Augenblick des Wendens ist die Lenkstange nach links zu drehen und einzukuppeln. Die Maschine dreht sich dann auf dem Rade des Seitenwagens und läuft in der gewünschten Richtung, sobald die Drossel geöffnet wird.

Bei Beschleunigung einer Linksdrehung nähert man sich dem Wendepunkt mit reduzierter Geschwindigkeit und ausgerichteter Kupplung. Die Lenkstange ist nach rechts zu drehen, wobei die Kupplung ausgerückt zu halten ist. Nachdem die volle Drehung genommen worden ist, kuppelt man wieder ein und setzt die Fahrt fort. Falls diese Anweisungen nicht befolgt werden, besteht die Möglichkeit, dass der Seitenwagen bei Nehmen einer rechten Kurve hochgehoben wird und nach rechts abzurückt, wenn eine linke Drehung gemacht wird. Es wird hierdurch die Bereifung sowie der Rahmen unnötigerweise belastet.

Man vermeide jegliche "Akrobaten-Kunststücke" mit einem Seitenwagen, wie z. B. Fahren mit sich in der Luft befindlichem Rad des Seitenwagens. Der Seitenwagen ist dazu bestimmt, sich mit dem Rade auf der Strasse zu befinden. Ein Hochheben des Wagens bedeutet eine ungeheure Belastung der Bereifung und des Rahmens, für welche dieselben nicht gebaut worden sind.

BENUTZUNG DER ALEMITESPRITZE

Sämtliche Indian Modelle sind, wie aus dem Oelschema am Ende dieses Buches hervorgeht, an wichtigen Punkten mit Alemite-Schmierstellen versehen. Alemite liefert zuverlässige Schmierung. Das Endstück des Schlauches ist einfach richtig über die Schmieröffnung zu ziehen und der Griff der Alemitespritze zu drehen. Diese Drehung besorgt Schmierung an der richtigen Stelle unter einem Druck von wenigstens 500 Pfund. Die in dem Oelschema gegebenen Anweisungen sind möglichst genau zu befolgen. Man wird für die aufgewendete Sorgfalt durch weiches und leich-



teres Arbeiten sämtlicher Teile der Maschine behaft werden.



VOR ANZIEHEN DER DIE KUGELN HALTENDEN MUTTERN IN DEN RAHMEN DES SEITENWAGENS (MUTTERN D.)—ist die lange Bolze einzusetzen und an dem Querträger des Seitenwagens befindlichen Zunge befestigt. Setzre ist jedoch nicht zu befestigen. Nimmmer richte man das Motorrad so aus, dass es wenig nach aussen lehnt. Die Klampe am unteren Seitenwagen-träger kann nunmehr fest angezogen werden und die Muttern D, welche die Kugelträger im Seitenwagenrahmen halten, können ebenfalls festgeschraubt werden.

Die Stellung des Motorrades in Bezug auf den Seitenwagen kann, wenn leichtere Lenkung gewünscht wird, jederzeit verändert werden, indem man die Klemme am hinteren Kreuzträger des Seitenwagens losschraubt und die Maschine verschiebt. Die Klemme muss dann wieder fest angezogen werden.

Es ist wichtig, dass die aus Kugeln und Sockeln bestehenden Gelenke geschmiert werden. Zwischen dem Seitenwagen und dem Motorrad besteht ein geringer Spielraum, welcher durch die Biegsamkeit der langen Verbindungs-ränge und durch die Bewegung der Kugeln in den Sockeln ermöglicht wird. Falls die Gelenke sich in trockenem Zustande befinden, besteht die Möglichkeit der Verrostung oder des Einfrierens und Schwächung oder Bruchs der Verbindung.

Die Gelenke sind regelmäßig nachzusehen und es ist darauf zu achten, dass das Schmiermittel nicht eingetrocknet ist.

DER INDIAN SCOUT SEITENWAGEN

Die obenstehenden allgemeinen Anweisungen beziehen sich auch auf die Anbringung des Seitenwagens der Serie 101 an der Indian Scout Maschine. Ein Unterschied besteht in der Befestigung des vorderen Teiles. Die Vorderverbindung am Indian Scout Seitenwagen stellt nicht eine Gelenktype mit Kugeln und Sockeln, wie er obenstehend beschrieben worden ist dar. Vielmehr wird bei ihm Zunge und Bolzen verwendet. Aus der nebenstehenden Abbildung geht deutlich hervor, wie der vordere Rahmen am Motorradrahmen zu befestigen ist. Weiter zeigt die Abbildung, wie das Rohr des Fahrgestells am Motorrad in die Zunge passt. Man achte darauf, dass der Bolzen A stets fest sitzt.



Vordere Verbindung des Indian Scout 101 Seitenwagens

- (d) Schlechte Einstellung des Vergasers. Gewöhnlich zu schwaches Gemisch.
- (e) Verschmutzte Zündkerzen oder zu grosser Abstand. (Der richtige Abstand soll 0,65 - 0,75 mm betragen).
- (f) Untereberpunkte rau, verschmutzt oder zu grosser Abstand zwischen denselben.
- (g) Abnutzung des Luftventils oder der Stange des Vergasers. Beide Teile sind zu ersetzen.

9. Zu schnelles Arbeiten des Motors beim Leerlauf.

- (a) Die Drossel schliesst nicht dicht ab.
- (b) Das Drosselkabel ist nicht richtig eingestellt oder trocken. Man träufle Öl in das Innere des Kabelgehäuses.
- (c) Abgenutzte Drosselstange. Dieselbe ist durch einen Indian Vertreter zu ersetzen.

DER PRINCESS SEITENWAGEN

(Anmerkung: Dieser Indian Seitenwagen kann für Scout Modelle nicht verwendet werden)

Der Indian Princess Seitenwagen soll mit dem Motorrad so verbunden werden, dass letzteres vom Seitenwagen in kaum merklichen Masse WEG-LEHNT. Diese Neigung nach der Seite soll so gering sein, dass sie nur bei ganz genauer Beobachtung wahrgenommen werden kann. Der Zweck dieser Massnahme besteht darin, ein Gegengewicht für die leichte Neigung der Maschine, nach rechts zu steuern, zu schaffen. Die Einstellung muss auf vollkommen ebener Fläche erfolgen.

ANBRINGEN UND AUSRICHTEN DES SEITENWAGENS. Man

nehme zunächst die Kugel- und Sockelgelenke auseinander und setze die Stützen, welche die Sockel B halten in die sich am Rahmen des Motorrades befindlichen Hülzen, welche vor dem Magnetaparat und hinten am Rahmen angebracht sind. Die Unterlegscheiben sind aufzusetzen und die Mutter E fest anzuziehen, wodurch diese beiden Träger fest in die Hülzen am Rahmen der Maschine gedrückt werden. Falls notwendig, sind die Hülzen mit einer runden Feile auszuräumen oder abzurufen. Die Sockel sind mit einer geringen Menge Stauffer Fett zu versehen. Daraufhin setze man die Kugeln jeden Gelenks in den Rahmen des Seitenwagens und setze die Muttern D und die Unterlegscheiben auf—ohne jedoch die Muttern anzuziehen. Bevor die Kugeln im Rahmen des Seitenwagens angebracht werden überzeuge man sich, dass eine der grossen Scheiben F an der Schulter des Kugelgliedes liegt. Dann ist die Kugel einzusetzen. Die andere grosse Unterlegscheibe G wird an der Aussenseite des Rahmens des Seitenwagens unter der Sperrscheibe und Mutter D angebracht. Der Seitenwagen ist dann nahe an das Motorrad, welches auf Brettern ruht, heranzuziehen und Kugeln und Sockel sind so verbinden. Man überzeuge sich, dass die grosse Aussemmutter A soweit als möglich angezogen wird. Dieselbe wird über Sockel B gezogen, wodurch das kleine Glied in das Gewinde der Mutter A gezogen wird. So ist fest anzuziehen. Es handelt sich bei dieser Mutter um eine Sperrmutter, und es ist daher wichtig, dass diese unbedingt fest sitzt.

5. Ungenügende Kraftentwicklung des Motors.

- (a) Ueberhitzung infolge starker Kohlenstoffniederschläge und andere Gründe, welche im Absatz über "Ueberhitzung" angeführt worden sind.
- (b) Falsche Einstellung des Vergasers, gewöhnlich auf ein zu schwaches Gemisch.
- (c) Zündhebel nicht vollständig nach vorn geschoben.
- (d) Ungenügende Kompression.
- (e) Zuviel Öl in der Motorbasis. Öl ablaufen lassen, bis der richtige Ölstand besteht.

6. Ueberhitzung des Motors.

- (a) Verwendung von minderwertigem Öl.
- (b) Ungenügender Ölverbrauch.
- (c) Zu starker Ölverbrauch. Die überschüssige Ölmenge ist ablaufen zu lassen. Nachdem der Motor auf Geschwindigkeit gebracht worden ist, soll bei geschlossener Drossel am Ende des Auspuffrohres in kleiner Menge weisser Dampf austreten. Bei Vorhandensein der richtigen Ölmenge erfolgt kein Ueberfluten an den Ventilstäulen deckeln.
- (d) Starker Kohlenstoffniederschlag.
- (e) Schwache Ventillfedern. Die Federn sind zu ersetzen.
- (f) Zu grosse Spaltzündung.
- (g) Schlechte Vergaserregulierung.
- (h) Gleiten der Kupplung oder Schleifen der Bremsen.
- (i) Zu schnelles Arbeiten des Motors im zweiten oder dritten Gang.
- (j) Ungenügende Kompression.

7. Unregelmässiges Feuern des Motors.

- (a) Schlechte Vergaserregulierung. Gewöhnlich zu starkes Brennstoffgemisch.
- (b) Fehlerhafter Magnetapparat.
- (c) Auslassventil sitzt nicht vorschriftsmässig, gewöhnlich zu stark eingeschraubt.
- (d) Unrichtige Einstellung der Zündkerzenpunkte oder Verschmutzung derselben.
- (e) Schwache oder gebrochene Ventillfedern. Man ersetze sie.
- (f) Klebrige Ventilstangen. Gewöhnlich an den Auslassventilen, verursacht durch Verwendung einer minderwertigen Ölqualität. Man giesse Petroleum an die Ventilstange, bis sich dieselbe freigearbeitet hat.

8. Schwierigkeiten beim Anlassen des Motors.

- (a) Zu viel oder zu schweres Öl im Motor.
- (b) Zu starkes Zippen der Zylinder. Der Hahn ist zu öffnen und der überschüssige Brennstoff aus dem Motor zu entfernen.
- (c) Schwaches Durchtreten des Anlassers. Man trete denselben mit scharfem und kräftigem Stoss durch. Es vergehen häufig einige Tage, bis man lernt, den Anlasser richtig durchzutreten.

- (f) Verschmutzte, abgenutzte oder unebene Unterbrecherpunkte. Abstand zwischen den Punkten ist zu gross oder zu klein.
 - (g) Ungenügende Kompression.
- 2. Fortgesetztes Versagen des Motors nach Anlassen.**
- (a) Verstopfte Brennstoffleitung. Der Motor springt an, nachdem er primiert worden ist, versagt jedoch, da ihm weiterer Brennstoff nicht zugeführt wird. Man blase stark in den Brennstoffbehälter, während das Schwimmerventil heruntergedrückt wird oder nehme das Brennstoffzuführungs-Rohr ab und säubere es.
- 3. plötzliches Anhalten des Motors.**
- (a) Leere Brennstoffbehälter, verstopftes Luftloch in der Einfüllschraube oder Verstopfung der Brennstoffleitung oder des Vergasers durch Schmutz oder Wasser.
 - (b) Lose, beschädigte oder stark verschmutzte Zündkerze oder unterbrochene Kabelverbindung.
 - (c) Ölverratt im Behälter oder Motor erschöpft. Man lasse die Maschine nicht eher laufen, bis der Motor wieder frei arbeitet, da andernfalls schwere Beschädigungen des Zylinders, Kolbens oder der Lager die Folge sein können. Man setze Öl zu und drehe den Motor langsam über, bis jede Möglichkeit einer Beschädigung beseitigt ist. Man lasse den Motor vom Indian Vertreter nachsehen.
- 4. Klopfen des Motors.**
- (a) Die Drossel wird zu rasch geöffnet oder es ist verabsäumt worden, Spaltzündung einzustellen, wenn die Maschine schnell auf Geschwindigkeit gebracht wird oder besonders stark ziehen muss. Die Drossel ist langsamer zu öffnen.
 - (b) Unvorschriftsmässiges Brennstoffgemisch, gewöhnlich zu schwach. Man achte genau auf die Einstellung des Nadelventils auf die Stellung für Geschwindigkeiten von 25 - 50 km per Stunde und reguliere dementsprechend die Einstellung für Arbeiten bei geschlossener Drossel. Es ist ziemlich schwierig, das richtige Gemisch zu erhalten. Man verfähre mit Geduld und Gründlichkeit. Durch vorschriftsmässige Einstellung wird die Kraft und Anpassungsfähigkeit des Motors erheblich erhöht und Klopfen u. s. w. selbst bei Ueberwindung steiler Steigungen vermieden.
 - (c) Starker Kohlenstoffniedererschlag, welcher sich besonders bemerkbar macht, wenn die Maschine schnell auf Geschwindigkeit gebracht wird oder bei Ueberwindung scharfer Steigungen stark zu zittern hat. Die Anzeichen sind nur bei heissem Motor bemerkbar.
 - (d) Ueberhitzter Motor infolge geringen Ölverrats oder Verwendung eines minderwertigen Oels. Zuersten ist Ueberhitzung des Motors auf zu schnelles Arbeiten desselben im zweiten oder dritten Gange zurückzuführen.
 - (e) Zu grosser Abstand zwischen den Unterbrecherpunkten, wodurch der Kontakt zu früh unterbrochen wird.

BEHANDLUNG DER BEREIFUNG

Die Reifen sind stets unter dem richtigen Druck zu halten. Die 25 Ballonreifen der Scout und INDIAN 4 Modelle sind unter folgendem 1 zu halten:

Solo:	Vorderreifen 16 Pfund. Hinterreifen 18 Pfund.	Seitenwagen 20 Pfund
Seitenwagen:	Vorderreifen 20 Pfund. Hinterreifen 25 Pfund.	
Lieferungswagen:	Vorderreifen 22 Pfund. Hinterreifen 27 Pfund.	Lieferkasten 22 Pfund

Die 27 x 3,83 Ballonreifen der Chief Modelle sind auf dem folgenden 1 zu halten:

Solo:	Vorderreifen 15 Pfund. Hinterreifen 20 Pfund.	Seitenwagen 20 Pfund
Seitenwagen:	Vorderreifen 20 Pfund. Hinterreifen 25 Pfund.	

Es genügt, einen nicht aufgepumpten Reifen nur eine kurze Strecke fahren, um sowohl Reifen, wie auch Schlauche zu ruinieren.

Man achte auf jeden in der Decke auftretenden Schnitt, da durch diesen Wasser und Sand eindringt und den Reifen verflücht. Man säubere beschädigte Stelle und vulkanisiere sie unverzüglich. Jeder Reifen in jedem zweiten oder dritten Tage auf beschädigte Stellen u. s. w. genau zusehen. Man mache sich zur Gewohnheit, einen ausreichenden Vorrat Flicker und Klebmitteln mit sich zu führen. Dieselben lassen sich am besten im Werkzeugkasten unterbringen, müssen jedoch so verpackt werden, daß durch die Werkzeuge nicht beschädigt werden.

Die Muttern an der Ventilstange sind fest gegen die Felge gedrückt halten, um ein Verrutschen des Schlauches zu verhindern. Die Ventilkappe des Reifenventils muss stets fest angezogen sein. Falls die Pumpe austrocknet oder undicht wird, tröpfe man einige Tropfen leichtem Öl in die Pumpenkammer.

URSACHEN FUER MOTORSTOERUNGEN UND IHRE BEHEBUNG

1. Versagen des Motors beim Anlassen.

- Der Brennstoffvorrat ist erschöpft, das Vergaserrohr abgeseiht oder durch Schmutz oder Wasser verstopft.
- Ueberlastung des Zylinders durch zu starkes Zippen; die Ventile vorrichtung ist zu öffnen und der überschüssige Brennstoff durch mehrmaliges Durchtreten des Anlassers bei geschlossener Drossel auszusaugen.
- Zu schwaches Gemisch. Das Nadelventil ist an den meisten Stellen um drei volle Drehungen loszuschrauben. Reguliert erfolgt gemäß der auf Seite 50-51 wiedergegebenen Vorschriften.
- Verdicktes Öl im Motor. Man rippel den Zylinder und drehe den Motor mehrmals um und dekompriert, bevor man versuche Motor anspringen zu lassen.
- Abrutschen der Kupplung, sodass der Anlasser den Motor zu schnell genug drehen kann; die Kupplung ist fester anzuziehen.

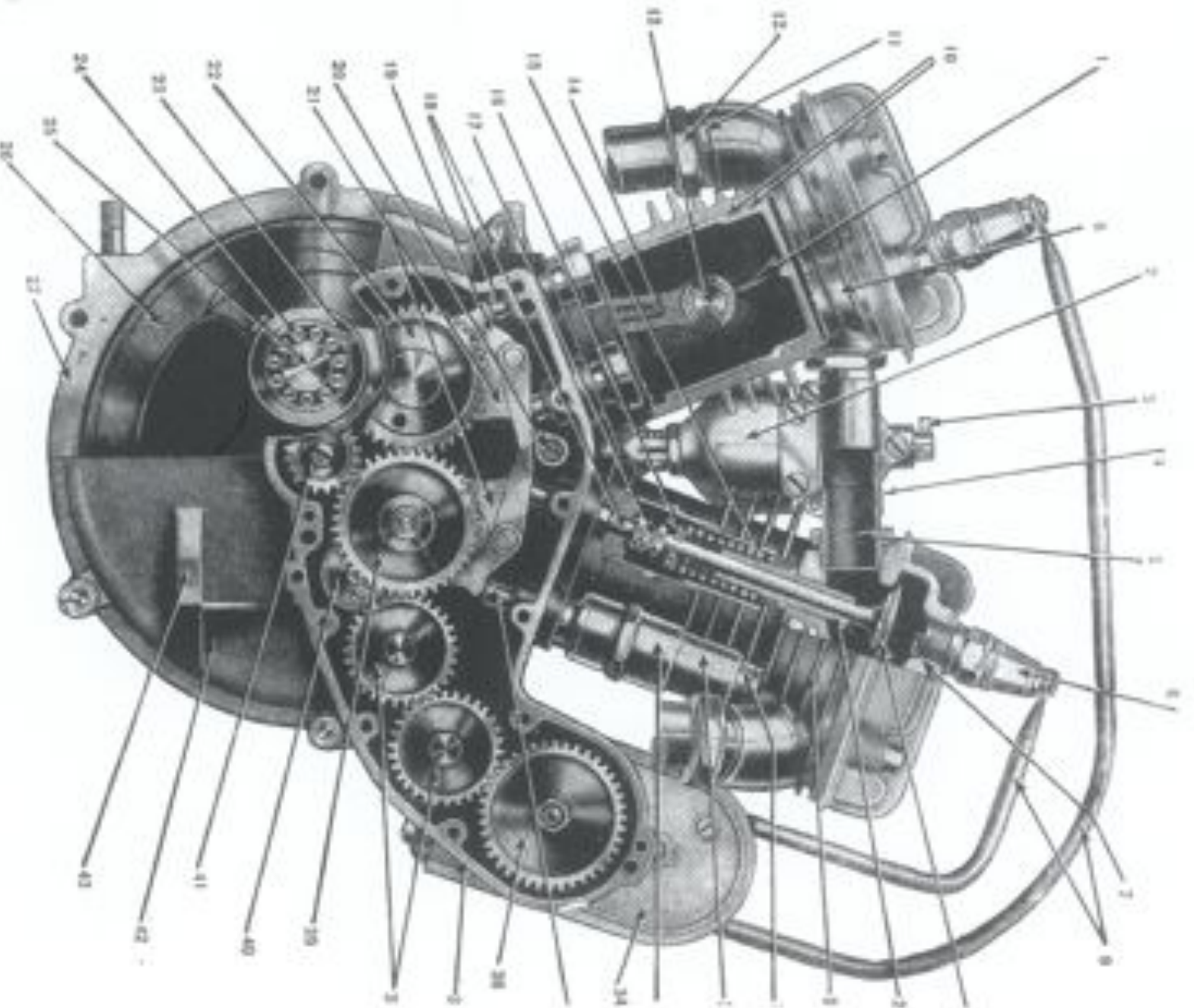
1—Kolben	22—Hintere Steuerrieder
2—Ventiltrieb	23—Schraubengelenkkopf
3—Drosselhebel	24—Rohrlager
4—Gasrohr	25—Kurbelwelle
5—Auslassrohr	26—Schwungrad
6—Zündkerze	27—Linke Hälfte des Kurbelbaues
7—Einschwenkl-Öeffnung	28—Einschwenkl
8—Zylinder	29—Ventilführung
9—Kappe	30—Zylinder
10—Kollbenring	31—Abstreifring für Staubwafler
11—Mute des Auspuffrohrs	32—Obere Staubwafler
12—Mutter des Auspuffrohrs	33—Untere Staubwafler
13—Kollbelldruck	34—Magazinpatrone
14—Pneumatik	35—Schraubzapfen
15—Ventiltrieb	36—Zahnrad des Magazinpatronen
16—Ventilhebelring	37—Gehäuse des Patroneerkes für Zündsteinführung
17—Stellschrauben und Muttern der Schraubstange	38—Verbindungsstange
18—Schraubzapfen	39—Vordere Steuerrieder
19—Auslassventiltrieb	40—Deckungsrohr Ventil
20—Ventilbauelemente	41—Stirnradwellenstirnrad
21—Einschwenkltrieb	42—Rechte Hälfte des Kurbelbaues
	43—Stirnstein

Muttern sind soweit loszuschrauben, dass die beiden Abstandscheiben der Vorderachse genügend weit nach aussen gleiten können, um die Achsen frei zu geben. Falls das Indian Prince Modell mit einer Indian Vorderachsbremse ausgerüstet ist, brauchen nur die Achsenmuttern abgeschraubt zu werden. Die Achse kann dann herausgezogen werden und nachdem der Bremshebel-anker gelöst ist, fällt das Rad nach unten.

Der Ausbau des Hinterrades kann ohne Schwierigkeit durch Lösung der Kette und der Bremsverbindungen, nach Losschrauben der beiden hintern Achsenmuttern vorgenommen werden. Das Hinterrad kann am leichtesten von der rechten Seite aus herausgenommen werden, wenn man vorher die Luft aus den Reifen entweichen lässt.

SCOUT UND CHIEF MODELLE: Die Vorderräder an den Scout und Chief Modellen können leicht abgenommen werden, nachdem an einer Seite die Achsenmutter losgeschraubt worden ist, sodass die herausschlagbare Achse nach aussen getrieben werden kann. Wenn das Vorderrad bei Chief und Scout Modellen wieder in die Gabel gesetzt wird, muss darauf geachtet werden, dass der Kolben der Bremshebelverankerung ungehindert im Zylinder arbeitet. Der Ausbau der Hinterräder an den Scout und Chief Modellen erfolgt ebenfalls durch Heraus schlagen der Achse. Es ist jedoch notwendig, die Bremse und Kette zu lösen, bevor das Rad herausgezogen werden kann. An den Scout Modellen ist die Sätze des linken hintern Schutzbleches zur Vereinfachung des Radausbaus abnehmbar, während an den Chief Modellen das Schutzblech selbst für diesen Zweck mit einem Scharnier aufgehängt ist.

INDIAN 4: Der Ausbau des Vorderrades am INDIAN 4 erfolgt genau wie bei den Scout Modellen. Beim Ausbau des Hinterrades sind die für den Scout gegebenen Vorschriften zu befolgen. Das Rad kann jedoch nach Hochheben des hintern Schutzbleches leicht direkt nach hinten gerollt werden. Zum Hochheben des hintern Schutzbleches sind die Sätze an dem Befestigungspunkt am Rahmen zu lösen und der stichmittelbar hinter dem Batteriekasten unter dem Sattel befindliche Bolzen herauszuziehen.



Der Indian Scout Motor, in Querschnitt gesehen. Sämtliche Hauptteile sind namentlich angegeben. Die Zahnräder der Zahnstellung an sämtlichen Indian Modellen sind an dem Punkt mit einer Marke versehen, an welchem sie bei richtig eingestelltem Motor in das nächstliegende Zahnrad eingreifen. Falls diese Zahnräder aus irgend einem Grunde ausgebaut werden, sind sie wieder so einzusetzen, dass sie mit diesen Marken übereinstimmen.

BEHANDLUNG DER RADLAGER

Die Radnaben sind, wenn sich die Maschine regelmässig im Betriebe befindet, wenigstens alle sechs Monate auseinanderzunehmen und die Lager zu reinigen und zu fetten. Bei starker Beanspruchung, wie sie z. B. Räder für Polizei- oder Lieferungs Zwecke ausgesetzt sind, hat diese Reinigung häufiger als jährlich zweimal zu erfolgen.

Umfangreiche Prüfungen haben uns den Beweis geliefert, dass Indian Grease Schmiermittel sich zur Schmierung von Radnaben und Lagern des Steuerkopfs sehr gut eignet, da es von der Hitze, besonders der von der Bremsstrommel entwickelten, nicht zersetzt wird und auch nicht aus den Lagern abläuft.

Zur Erzielung gründlicherer Schmierung jetzt werden die Radnaben an sämtlichen Maschinen bei Verlassen der Fabrik fast vollkommen mit INDIAN GREEDAG SCHMIERMITTEL vollgepackt. Es ist jedoch in der Nabe genügend freier Raum vorhanden, um dem Fett Gelegenheit zur Ausdehnung zu geben.

Zur Vornahme von Verstellungen an den Radlagern ist der Stellkonus soweit einzuschrauben, bis er fest sitzt und dann $\frac{1}{2}$ Drehungen loszuschrauben. Darnach wird das Rad im Rahmen oder der Gabel zentriert, worauf die Achsenmutter wieder fest angezogen werden. Falls das Rad sehr lose sitzt, schraube man die Achsenmutter los und ziehe den Konus ein wenig stärker an. Falls das Rad straff sitzt, drehe man den Konus soweit zurück, bis das Rad bei festangezogenen Achsenmuttern eben locker sitzt. Bei mit einer Indian Vorderradbremse ausgerüsteten Modellen sind sämtliche Konusstellungen von der linken Seite der Maschine aus vorzunehmen.

Die Kugellager der Vorder- und Hinterräder müssen bei angezogenen Achsenmuttern ein wenig Spielraum besitzen, da andernfalls die Kugeln brechen und eine Beschädigung der Laufringe die Folge ist.

NACHSTELLUNG DER STEUERKOPPLAGER

Lenkstange und Handgriffe sind häufig starken Erschütterungen ausgesetzt, welche oft auf Vibrierten des Motors zurückgeführt werden, in Wirklichkeit aber auf losen Steuerkopplagern beruhen. Bei Verwendung eines Seitenwagens ist es ziemlich schwierig, festzustellen, ob das Lager lose sitzt, da es sich erheblich verschoben haben muss, bevor man die Verschiebung an dem klappernden Geräusch feststellen kann. Das Vorderrad ist zur Vornahme der Nachstellung hochzustellen. Die Lager dürfen nicht schütteln, müssen jedoch ausreichenden Spielraum besitzen, um sich leicht drehen zu können.

AUSBAU DES RADES

Die Räder sind genau zentriert zu halten. Ein schlagendes Rad verursacht starke Abnutzung der Bereifung und Vergewundung der Motorkraft. Bei Speichenbruch sind neue Speichen möglichst bald anzubringen. Hierbei ist darauf zu achten, dass dieselben nicht aus den Felgen hervorstehen, da sonst die Schlauche beschädigt werden können.

PRINCE MODELLE: Das nicht mit einer Indian Vorderradbremse versehene Rad der Indian Prince Modelle kann schnell und ohne Schwierigkeit durch Lösschrauben der beiden Achsenmuttern abgenommen werden. Die

AUFSTELLUNG DER UEBERSETZUNGSVERHAELTNISSE DER
INDIAN MODELLE.—INDIAN PRINCE

Die normale Ausrüstung des Indian Prince hat wie folgt:

Motorkettenrad	15 Zähne
Kuppelungskettenrad	38 Zähne
Kettenrad des Vorgeleges	18 Zähne
Kettenrad des Hinterrades	43 Zähne

Aus obenstehender Aufstellung ergibt sich, dass die folgenden Uebersetzungsverhältnisse bestehen: 1. Gang: 6,06; 2. Gang: 8,90; 3. Gang:

INDIAN SCOUT 37

Zweck	Zähne	Uebersetzungen
		1. Gang; 2. Gang; 3. Gang
SOLO STANDARD	21-40	4,85
SOLO SCHWERLAST	20-40	5,09
SEITENWAGEN STANDARD	18-40	5,66
		8,89

INDIAN SCOUT 45

SOLO STANDARD	21-36	4,36	6,86	10,78
SOLO SCHWERLAST	22-40	4,63	7,27	11,43
SEITENWAGEN STANDARD	19-40	5,36	8,42	13,23

INDIAN CHIEF 61

SOLO STANDARD	21-40	4,85	7,62	11,97
SOLO SCHWERLAST	20-40	5,09	8,00	12,57
SEITENWAGEN STANDARD	19-40	5,36	8,42	13,23
SEITENWAGEN SCHWERLAST	18-40	5,66	8,89	13,97

INDIAN CHIEF 74, GROSSES MODELL.

SOLO STANDARD	22-40	4,63	7,27	11,43
SOLO SCHWERLAST	21-40	4,85	7,26	11,97
SEITENWAGEN STANDARD	20-40	5,09	8,00	12,57
SEITENWAGEN SCHWERLAST	19-40	5,36	8,42	13,23

INDIAN 4

SOLO STANDARD	17-40	3,87	5,97	9,13
SEITENWAGEN STANDARD	15-40	4,39	6,77	10,36

Die unter "Uebersetzungen" angeführten Zahlen geben die vom Motor bei je einer Umdrehung des Hinterrades gemachten Umdrehungen wieder. Obwohl die normalen Uebersetzungen der Scout und Chief Modelle ungenügend sind, muss in Betracht gezogen werden, dass die im Durchmesser 63,5 cm messenden Räder des Scout Modells eine geringere Strecke zurücklegen wird, als die 68,5 cm grossen Räder der Chief Maschine. Die Scout Modelle haben daher im Verhältnis zu der pro Umdrehung des Motors zurückgelegten Entfernung eine niedrigere Uebersetzung, als die Chief Modelle.

EINSTELLUNG DES VERGASERS AM INDIAN 4 MODELL.

Verstellungen am Vergaser des INDIAN 4 sind nur vorzunehmen, wenn der Motor sich gründlich warm gearbeitet hat. Der INDIAN 4 Motor muss gründlich warm sein, bevor die Regulierung vorgenommen wird, da andernfalls die Arbeit nutzlos ist und eine falsche Einstellung erzielt wird.

Die Regulierung ist in der Hauptsache unter Bedienung der auf nebenstehender Seite, im Absatz über die "Einstellung des Schebler de Luxe Vergasers Modell B" gegebenen Vorschriften vorzunehmen. Jedoch beachte man die folgenden Punkte:

1. Beide Nadelventile sind soweit nach unten zu drehen, bis sie leicht auf ihrem Sitz ruhen.
2. Dann drehe man das für hohe Geschwindigkeit bestimmte Ventil 4 (Abb. 21) um zwei volle Drehungen nach oben (im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers) und Nadelventil 3, welches zur Einstellung auf niedrige Geschwindigkeit dient, um drei volle Drehungen, im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers nach oben.
3. Der Motor ist anzulassen und es ist ihm Gelegenheit zu geben, sich gründlich zu erwärmen. Das Nadelventil für niedrige Geschwindigkeit ist daraufhin so einzustellen, dass die Maschine beim Leerlauf und beim Arbeiten mit geringer Drosselöffnung gleichmäßig feuert.
4. Man stelle die Nadel für hohe Geschwindigkeit so ein, bis der Motor durch den Vergaser zurückfeuert, wenn die Drossel für den Bruchteil einer Sekunde weit geöffnet wird. Die Nadel ist jeweilig nur um einige Kerben nach unten zu schrauben. Dann drehe man diese Nadel nach oben und zwar jeweils um eine Kerbe, bis zu dem Punkt, wo das Zurückfeuern aufhört, wenn die Drossel für den Bruchteil einer Sekunde weit geöffnet wird. Das Gemisch wird dann den vorschrittsmäßigen Sättigungsgrad haben.
5. Dann sehe man erneut die Einstellung für niedrige Geschwindigkeit nach, damit der Motor bei langsamem Leerlauf gleichmäßig feuert.

ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSE

Wenn die Maschine die Fabrik verlässt, ist die Übersetzung auf die bei normalem Betrieb zu erfüllenden Ansprüche eingestellt. Es ist eine weitverbreitete irrtümliche Annahme, dass hohe Übersetzungsverhältnisse gleichbedeutend mit Höchstgeschwindigkeiten sind. Diese Annahme ist nur in gewisser Hinsicht richtig. Ein übertrieben hohes Übersetzungsverhältnis verringert die Geschwindigkeit der Maschine eher, als dieselbe zu erhöhen und verursacht außerdem starke Beanspruchung und Überhitzung des Motors. Eine verhältnismäßig niedrige Übersetzung ist stets wirtschaftlicher und die Grundlage für bessere Leistung.

Um ein Übersetzungsverhältnis festzustellen multipliziert man die Anzahl der Zähne der angetriebenen Kettenräder und multipliziert dann die Anzahl der Zähne an den Antriebskettenrädern. Die durch die erste Multiplikation erzielte Zahl ist durch das Ergebnis der zweiten Multiplikation zu teilen und der so erhaltene Quotient gibt das richtige Übersetzungsverhältnis wieder. Die angetriebenen Kettenräder sind die der Kupplung und des Hinterrades, während als treibende Kettenräder die des Motors und des Vorgeleges angesehen werden.

$$\text{Beispiel} \quad \frac{38 \times 43}{15 \times 15} = 6,05$$

Wenn man das vorschrittmässige Leerlaufgemisch erreicht hat, kann Leerlaufgeschwindigkeit durch Drehen der Schraube 5 und Feststellen der Len durch Schraube 6 reguliert werden.

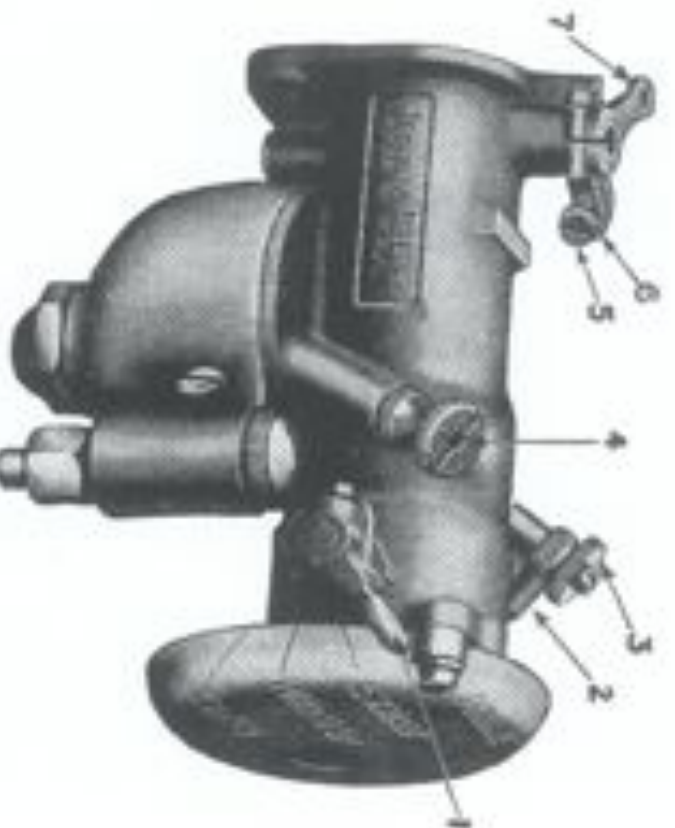


Abbildung 21

Die Einstellung eines Vergasers ist erst dann zu ändern, wenn man bestimmt überzeugt ist, dass der Vergaser nicht vorschrittmässig arbeitet.

EINSTELLUNG FUER HOHE GESCHWINDIGKEIT—Das Gemisch für Stundengeschwindigkeiten von mehr als 60 km wird durch das für hohe Geschwindigkeiten bestimmte Nadelventil 4 reguliert. Durch Drehen der gekerbten Schraube nach rechts (Im Sinne des Uhrzeigers) wird die zu führende Brennstoffmenge verringert, durch Drehen nach links (Im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers) wird ein satteres Gemisch erzielt.

Obgleich der Vergaser selbst bei sehr sattem Gemisch einwandfrei arbeitet ist dies in der Mehrzahl der Fälle unnötig und unwirtschaftlich. Wir empfehlen daher, die Maschine mit einem so schwachen und wirtschaftlichen Gemisch für hohe Geschwindigkeiten arbeiten zu lassen, als es sich mit einwandfrei Arbeiten vereinbaren lässt. Wenn die Maschine mit offener Drossel und leer gesetzt mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird, erfordert ein Motor mit hoher Kompression ein etwas satteres Gemisch, als für den normalen Betrieb erforderlich ist.

DER DE LUXE VERGASER ARBEITET AUCH DANN EINWANDFREI, WENN DAS GEMISCH BEDEUTEND REICHER ALS NOTWENDIG IST. MAN BEACHTET DAHER SORGFÄLTIG DIE FUJSEINE REGULIERUNG GEGEBENEN VORSCHRIFTEN, DAMAN MAN DIE GROSSESTE WIRTSCHAFTLICHKEIT, DIE DURCH DIE VERGASER MOEGLICH GEMACHT WIRD, ERZIELT.

INSTANDHALTUNG DES MAGNETAPPARATES

Die Seewert, Chiod und Vierzylinder Modelle sind mit Splittdorf NS Hochspannungs-Magnetapparaten ausgerüstet. Derselbe ist nach je 1500 km mit Magnetöl zu versehen. Die Unterbrecherpunkte sind wenigstens einmal monatlich zu untersuchen und wenn notwendig zu reinigen und abzuschleifen. Zum Abschleifen der Punkte benutze man Sandpapier Qualität 00. Schmirgelpapier darf nicht verwendet werden, da leicht Teile des Schmirgels an den Punkten zurückbleiben und Störungen verursachen.

Genauere Anweisungen für die Instandhaltung und Behandlung des Magnetapparates sind in einem besonders im Werkzeugkasten enthaltenen Buche gegeben.

EINSTELLUNG DES SCHEIBLER DE LUXE VERGASERS
MODELL B

Die Einstellung eines Vergasers ist erst dann zu ändern, wenn man sich bestimmt überzeugt hat, dass der Vergaser nicht vorchriftsmässig arbeitet.

Nachdem der Vergaser ausgebaut worden ist, ist das für hohe Geschwindigkeit bestimmte Nadelventil 4 nach rechts (Im Sinne des Uhrzeigers) zu drehen, bis es fest sitzt, wobei darauf zu achten ist, dass, nachdem die Nadel ihren Sitz berührt, keine Gewalt angewendet wird. Dann ist es um 2 volle Drehungen nach links (Im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers) zu drehen. Danach dreht man das Nadelventil 3, welches für niedrige Geschwindigkeit bestimmt ist soweit nach rechts (Im Sinne des Uhrzeigers), bis man auf Widerstand stößt. Es ist dann um drei volle Drehungen nach links (Im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers) zu drehen.

ANLASSEN—Die Drossel ist fast vollkommen zu schliessen und die Zündung ausweichend vorzustellen. Bei kaltem Motor wird der Hebel 1 auf "Prime" gestellt. Der Anlasser ist zweimal nach unten zu treten, um die Zylinder zu primieren. Dann stelle man die Luftregulierung auf die mit "Start" bezeichnete Stellung und lasse den Motor durch kräftiges Treten auf den Anlasser anspringen. Sobald der Motor zu arbeiten beginnt, ist die Drossel ein wenig zu öffnen und dem Motor Gelegenheit zu geben, sich zu erwärmen, wobei die Luftregulierung langsam auf die mit "Open" bezeichnete Stellung gedreht wird.

EINSTELLUNG FUER NIEDRIGE GESCHWINDIGKEIT—Diese Einstellung darf erst dann vorgenommen werden, wenn die Luftregulierung 1 auf "Open" gestellt ist.

Es ist dann auf Spitzzündung und niedrige Geschwindigkeit einzustellen. Durch Drehen des mit Kerben versehenen Knopfes 3, welcher für niedrige Geschwindigkeit bestimmt ist, nach rechts (Im Sinne des Uhrzeigers) wird ein schwächeres Gemisch, durch Drehen nach links (Im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers) ein satteres Gemisch erzielt.

Zunächst wird man wahrscheinlich ein sattes Gemisch erhalten. Man beachte dabei, dass die Beschleunigung anfänglich durch die Leerlaufmischung reguliert wird, sodass man nicht mit einem zu schwachen Gemisch arbeiten sollte. Weiterhin muss die Regulierung ein ausreichend sattes Gemisch liefern, um den verschiedenen Betriebsbedingungen, wie z. B. Temperaturunterschied zwischen Mittag und Abend, Rechnung tragen zu können.

Durch regelmäßiges Nachfüllen des destillierten Wassers behält Lösung die vorgeschriebene Stärke und die Batterie befindet sich dann in erstklassigem Zustand.

Eine Batterie wird durch Schmutz oder überflüssige Säure zerstört, da die Säure sich durch die Pole frisst und das Gehäuse beschädigt. Batterie und Kästen sind deshalb sauber zu halten.

Es ist darauf zu achten, dass sämtliche Verbindungen fest sitzen. Dieben sind sauber zu halten, da andernfalls Zersetzung eintritt und sich Reparaturen als notwendig erweisen. Die Polschrauben und Muttern sind zur Vermeidung dieser Zersetzung mit leichtem Fett einzuschmieren.

Die Maschinen sind mit WICO Batterien ausgerüstet. Diese Batterie ist für Verwendung mit einem den Ladestrom liefernden Dynamo konstruiert. Es kann zuweilen der Fall eintreten, dass durch Brennen der Lampen u. Benutzung der Hupe mehr Strom verbraucht wird, als durch den Dynamo an die Batterie geliefert wird. Es wird hierdurch der in der Batterie aufgespeicherte Strom langsam verbraucht, bis die Lampen schwach brennen. beweist dies, dass die Stromspannung in den Zellen geringer ist, als sie normalerweise sein sollte. Falls dieser Zustand durch Fahren des Motorrades u. dadurch erfolgender Ladung der Batterie nicht behoben werden kann, übergebe man dieselbe einer Ladestation. Falls der Vertreter die Ladung nicht eigenen Betriebe vornehmen kann, wird er Sie wahrscheinlich an eine zuverlässige Ladestation verweisen können.

Falls beim Transport der Batterie die Säureflüssigkeit verschüttet worden ist, lasse man die Batterie am besten durch einen Fachmann frisch auffüllen. Die Batterien sind so gebaut, dass sie, auf der Seite liegend, keine Flüssigkeit verlieren. Jedoch kann man sie nicht für längere Zeit in einer mit der unts Seite nach oben gekehrten Stellung liegen lassen, wie es zuweilen beim Transport vorkommt, ohne dass die Säureflüssigkeit austritt.

Man lasse die Batterie nicht im entladenen Zustande stehen. Falls ein Motorrad nicht gebraucht wird, wie z. B. im Winter, halte man die Batterie geladen—eine Ladung in je zwei Monaten ist ausreichend—and die Säureflüssigkeit durch Zugessen von destilliertem Wasser, nicht Säure, wie oft beschrieben, in der vorgeschriebenen Höhe. Es besteht wenig Gefahr, dass eine geladene Batterie einfriert, selbst nicht bei Temperaturen von Grad Celsius unter Null.

Falls aus irgend einem Grunde die Batterie aus der Maschine abgebaut oder die Verbindung unterbrochen wird, während sich die Maschine im Betriebe befindet, muss der Dynamo zur Vermeidung einer sonst möglichen Beschädigung geerdet werden. Man nimm dies am besten durch Verbindung des Dynamopols mit einem nicht angestrichenen Teil des Motors oder Rahmens durch einen Draht vor.

BEHANDLUNG DES ROBERT BOSCH MAGNET-DYNAMO:

Die neueren Scout und Chief Modelle sind mit einem Robert Bosch Magnet-Dynamo ausgerüstet. Dieser Apparat ist in genauer Ueberreinigung mit den im hinteren Teil dieses Buches wiedergegebenen Ölsche enthaltenden Anweisungen zu ölen. Nachstellungen sowie Voltregulierung lasse man durch eine Bosch Niederlassung vornehmen.

Die Drähte der Lichtanlage sind ebenfalls stark isoliert. Die Drähte sind stets straff gespannt zu halten. Ueber den Zustand dieser Kabel überzeuge man sich durch das Amperemeter und das Arbeiten der Lampen.

AUFGABE DES AMPEREMETERS

Das Amperemeter an den Indian Modellen dient als Anzeiger für das Arbeiten der gesamten elektrischen Anlage.

Das Amperemeter zeigt zwischen einer Ladung und Entladung von 10 Ampere an. Der Nullpunkt der Skala befindet sich im Mittelpunkt. Die Ziffern zur Rechten deuten an, dass die Batterie geladen wird, während die links vom Nullpunkt befindlichen Ziffern die Entladung angehen. Bei stillstehendem Motor soll der Zeiger, wenn keine Lampen brennen, auf den Nullpunkt der Skala zeigen. Bei laufendem Motor und ausgeschalteten Lampen gibt der Zeiger die in die Batterie geschickte Strommenge an. Unter normalen Umständen beträgt dieselbe 2 bis 3 Ampere, je nach der Geschwindigkeit des Motors und dem Zustande des Akkumulators.

Bei eingeschalteter Kopflampe und Führungslicht und stillstehendem Motor soll der Zeiger eine teilweise Entladung anzeigen. Bei brennender Kopf- und Schlusslampe und stillstehendem Motor wird eine Entladung von 2 Ampere angezeigt. Bei laufendem Motor und brennenden Lichtern gibt das Amperemeter den Unterschied zwischen dem vom Dynamo gelieferten und von den Lampen verbrauchten Strom an; der Zeiger wird sich also auf einem Punkt an der rechten Seite der Skala befinden.

Benutzung der Hupe macht sich auf der Entladungsseite der Skala bemerkbar.

ZUR FESTSTELLUNG VON STÖRUNGEN. Wenn bei stillstehendem Motor und ausgeschalteten Lampen der Zeiger eine Entladung andeutet, besteht in der Anlage ein Kurzschluss. Man stelle die Ursache sofort fest. Wenn bei laufendem Motor der Zeiger des Amperemeters rasch hin- und herschlägt oder ständig von der einen Seite auf die andere schlägt, kann auf eine lose Verbindung geschlossen werden.

Wenn der Zeiger auf die rechte (Ladungs-) Seite zeigt, besteht die lose Verbindung zwischen Dynamo und Batterie. Wenn er zur linken (Entladungs-) Seite ausschlägt, liegt die Störung zwischen Batterie und Lampen oder der Hupe.

Wenn zwischen Batterie und Dynamo ein offener Stromkreis besteht, (sehr selten) zeigt das Amperemeter normale Entladung für die brennenden Lampen an, und zwar bei laufendem, als auch bei stillstehendem Motor. Man stelle die fehlerhafte Stelle sofort fest und behebe die Störung, um eine Beschädigung des Dynamos zu vermeiden. Falls der offene Stromkreis zwischen der Batterie und den Lampen oder der Hupe besteht, wird das Amperemeter bei brennenden Lampen eine übertrieben starke Entladung anzeigen. Falls dieser Fehler nicht behoben wird, besteht die Möglichkeit eines Ausbrennens der Lampen. Steht der Zeiger bei nichtlaufendem Motor und eingeschalteten Lampen auf Null und die Lampen brennen nicht, ist die Leitung zwischen Batterie und Lampen unterbrochen.

WICHTIG! REINIGUNG DES SCHALLDÄMPERS

Wenn man die Indian Scout oder Chief Maschine von Kohlenstaub niederschlagen befreit, verwende man besondere Sorgfalt auf den Schalldämpfer. Das Vorhandensein von Kohlenstaub im Schalldämpfer ist ebenso starkem Masse für die Verringerung der Geschwindigkeit in Kraftleistung verantwortlich, wie Kohlenstaub in den Zylindern in Ventiltaschen.

GRÜNDLICHE REINIGUNG DES SCHALLDÄMPERS ERFORDERLICH

Zur Reinigung des Schalldämpfers braucht derselbe nicht ausgebaut zu werden. Der sich am hinteren Ende des Schalldämpfers befindliche Bolzen ist herauszunehmen und der Flossen und das flossensähnliche Endstück vom Schalldämpfer abzuziehen. Die Schellen sind an diese flossensförmigen Endstück angebracht und sind gemeinsam mit dem sie im Flossenstück befindlichen Schlitz von Kohlenstaub zu säubern. Man überzeuge sich, dass in dem sich am Ende der Flosse befindlichen Schlitz keinerlei Kohlenstaub oder Schlamm befindet.

Die auf diesen Punkt verwendete Sorgfalt macht sich durch ein mit geringerer Wärmerentwicklung laufende Maschine bezahlt.

ENTFERNUNG VON KOHLENSTAUB UND EINSCHLEIFEN I VENTILE AM INDIAN 4

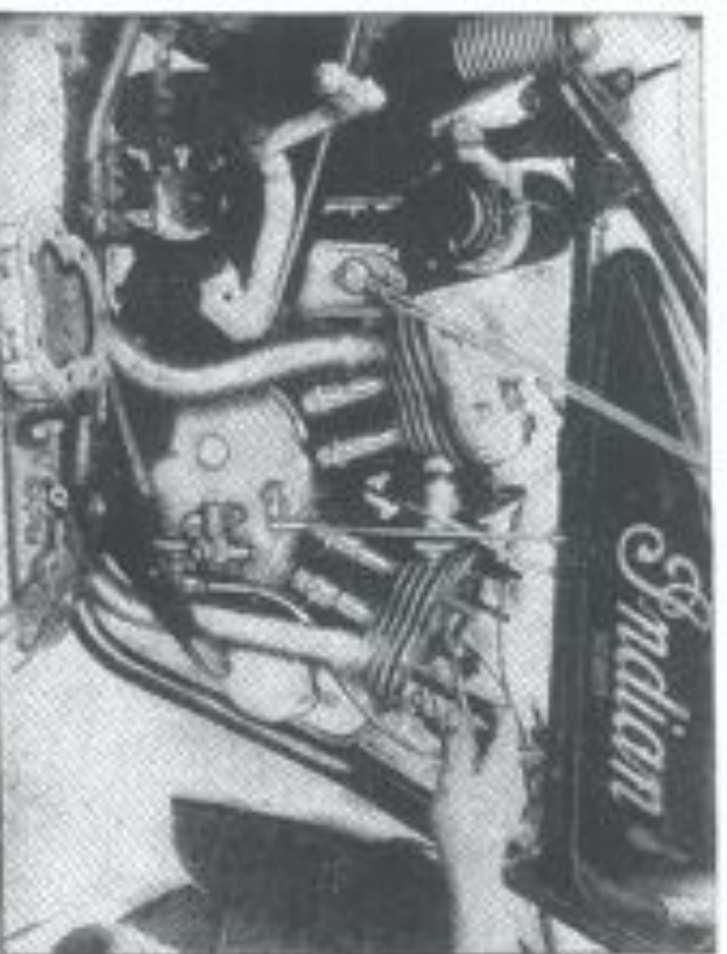
Zur Entfernung von Kohlenstaub am INDIAN 4 Modell ist der Schlitz abzunehmen, der Tank auszubauen und die Zylinder zu entfernen, bevor der Reinigung begonnen werden kann.

Zum Einschleifen der Ventile baue man den Schalthebel aus, nehme Tank ab, schraube die das Ausaugrohr haltenden Muttern los und hebe Rohr ab, wodurch die Einlassventile frei gelegt werden.

WICHTIG: Um den Tank der INDIAN 4 Maschine auszubauen nehme man zunächst die Haube des Ventilschwinghebels ab, damit der re hintere Tankbolzen erreicht werden kann.

WARTUNG DES DYNAMOS

Bei zu hohem Ladungsstrom besteht, besonders im Sommer, die Möglichkeit einer Beschädigung der Batterien. Es ist daher der Einstellung der drei Bürste, durch welche die Strommenge reguliert wird, Aufmerksamkeit schenken. Für den durchschnittlichen Betrieb im Sommer soll die hohe Ladungsstärke nicht mehr als 3—3½ Ampere betragen. Falls die Masse zur Nachtzeit nur wenig in Betrieb ist, genügt ein geringerer Strom, um Batterien auf voller Ladung zu halten. Es ist weiter empfehlenswert, ausgedehnten Fahrten während der Tageszeit eine Lampe brennen zu lassen um auf diese Weise zu starke Überladung der Batterie zu vermeiden. Falls es sich bei einer Batterie als notwendig erweist, in häufigen Abtastenden Wä nachzugliessen, kann dies als sicheres Zeichen dafür angesehen werden, dass der Ladestrom für die Arbeit, welche von der Batterie zu verrichten ist gross ist.



Die abnehmbaren Zylinderköpfe an den Indian Maschinen ermöglichen die Entfernung von Kohlenstoff in weniger als einer halben Stunde

■ Bei Wiederaussetzen des Zylinderkopfs auf den mit abnehmbarem Kopf versehenen Zylinder der Scout Modelle ist die Dichtungsscheibe abzuwischen und an beiden Seiten an den Löchern mit Schellack zu bestreichen.

ENTFERNUNG VON KOHLENSTOFF PRINCE, SCOUT UND CHIEF MODELLE

Die Zündkerzen sind zu entfernen und die Zylinderköpfe herauszunehmen. Der Kolben ist bis zur Spitze des Kompressionshubes zu bringen, in welcher Stellung beide Ventile geschlossen sind. Sämtliche Kohlenstoffniederschläge sind vom oberen Teil des Kolbens und den Ventilen zu entfernen. Dann kratzt man den Kohlenstoff aus den Zylinderköpfen. Die Zippelöffnung ist nachzusehen und zu reinigen, damit dieser Durchgang frei ist zur Aufnahme der Zippelladung.

Der Kohlenstoffniederschlag ist mit einem besonders kratzigen Eisen zu entfernen; dieses Eisen ist beim Indian-Vertreter oder in einem Geschäft für Automobilzubehöreile erhältlich. Falls ein Kratzisen nicht beschafft werden kann, gebrauche man einen langen Schraubenzieher oder Holzmeißel.

AUSBAU DER AUSPUFFROHRE AN DEN CHIEF UND 1928 SCOUT MODELLEN. Beim Ausbau der Mutter des Auspuffrohrs muss mit Vorsicht verfahren werden, da die Hitze des Auspuffs die Mutter sehr leicht am Zylinderkopf festbrennt. Man tröpfe ein wenig Petroleum an die Mutter und lasse den Motor laufen, damit die Mutter und Ringe erwärmt werden. Dann klopfle man leicht gegen die Mutter und verfähre mit Vorsicht, wenn man den Schraubenschlüssel mit größter Gewalt ansetzt.

Die Stößel der Auslassventile am INDIAN 4 müssen einen Spielraum 0,15 mm besitzen. Die Einlassventile werden durch sich innerhalb der 0 zum Saugrohr angebrachten staubdichten Hauben befindlichen Schwinghebel gesteuert. Man messe den Abstand zwischen dem Ende der Stößelange des Schwinghebels, indem man den Deckel der staubdichten Haube abt und unmittelbar in den Deckel hineinschaut. Dieser Abstand soll 0,075 betragen, wodurch am Ventilstößel ein Abstand von 0,1 mm besteht. Der Unterschied beruht auf dem Unterschied im Abstand des Schwinghebels v Scharnier.

EINSCHLEIFFEN DER VENTILE (PRINCE, SCOUT, CHIEF MODELLE)

Falls der Motor an Kraft und Geschwindigkeit verliert und zwischen Ventilen und Ventilstößeln kein übermässig grosser Abstand besteht, pr man die Kompression, indem man sich auf dem Anlasserhabehebel stellt, o das Hinterrad bei eingerückter Stellung langsam herüberzieht.

Wenn sich der Motor leicht gegen die Kompression dreht, besteht o halb der Kolbenringe oder Ventile eine undichte Stelle. Es kommen d gewöhnlich die Ventile in Frage und die Störung kann durch Einschlief derselben behoben werden.

Bei dem Ausbau eines Ventils aus dem abnehmbaren Zylinderkopf : Chief, Scout oder Prince Modell verfähre man wie folgt : Man nehme die Zükerze heraus und drehe die sechseckigen Muttern, welche den abnehmbaren Zylinderkopf halten, ab. Der Zylinderkopf kann dann vom Zylinder abgelben werden. Man achte hierbei darauf, dass die sich zwischen Zylinderk und Zylinder befindliche Kupferstahndichtung nicht beschädigt wird.

Die Muffe des Staubdeckels ist loszuschrauben und nach oben zu schieben mittels eines zum Heben der Feder bestimmten Werkzeuges nach oben schieben, um den Sperring frei zu bekommen. Dieser Ring ist in der mehr stehenden Form gespalten () und passt in eine sich an der Ventilstange l findliche Nute.

Der zum Zylinder führende Durchgang ist mit einem Lappen v verstopfen, damit die zum Einschleiffen benutzte Masse nicht in d Zylinder eindringen und den Kolben und die Zylinderwände besche digen kann. Die Einschleiffmasse besteht aus feinem Schmiergelstan welcher mit Öl zu einer Paste vermischt ist oder gebrauchsfertig vom jede Indian Vertreter bezogen werden kann. Man trägt eine kleine Menge d Schleifpaste gleichmässig an den Ventil Sitz auf und setze das Ventil wief oben am Ventilkopf befindlichen Schlitz eingesetzt und das Ventil unt leichtem Druck um je eine Viertelrehung nach links und rechts gedreht.

Das Ventil ist in häufigen Zwischenräumen hochzuziehen und abzunel men. Die Paste wird mit Benzin abgewaschen. Man überzeuge sich reger mässig von dem Fortschritt des Einschleiffens. Der Sitz muss an allen Stelle blank sein; der Ventilrand muss ebenfalls glatt und blank sein, um dicht Anschliessen zu gewähren.

Nach Beendigung des Einschleiffens wasche man das Ventil un den Sitz gründlich mit Benzin ab, um die Einschleiffpaste vollständig zu entfernen. Man achte darauf, dass der sich im Durchgang zum Zylinder befindliche Lappen entfernt worden ist, bevor das Ventil aufgesetzt wird. Das Gewinde der Stößel für die Ventilfläche ist vo Einschrauben mit Graphit zu bestreichen.

EINSTELLUNG DER VENTILSTOESSEL. PRINCE, SCOUT UND CHIEF MODELLE

Das vorsehriftsmässige Arbeiten des Motors hängt in starkem Masse vom guten Zustand der Ventile ab. Sämtliche Ventile sind mit verstellbaren Ventilstösseln versehen, sodass etwaiger Verschleiss behoben werden kann. Die Einlassventile liegen in jedem Zylinder am nächsten zum Vergaser, während die Auslassventile am weitesten vom Vergaser entfernt sind.

Es ist wichtig, dass zwischen dem Ventilstößel und dem Ende des Ventilschaftes der richtige Abstand besteht, wenn der Motor geräuschlos laufen und Kraft und Geschwindigkeit entwickeln soll. Der richtige Abstand für das Einlassventil beträgt 0,075 mm, für das Auslassventil 0,15 mm. Wenn der Motor mit hoher Geschwindigkeit arbeiten soll, muss der Abstand am Einlassventil 0,125 mm, am Auslassventil 0,25 mm betragen.

REGULIERUNG DER VENTILSTOESSEL. DARF NUR BEI KALTEM MOTOR VORGENOMMEN WERDEN. Es darf durch den sich am Ventilstößel befindlichen Hebel kein nach oben gerichteter Druck ausgeübt werden und das Ventil muss sich vollkommen auf seinem Sitz befinden, wenn eine zufriedenstellende Einstellung vorgenommen werden soll. Messungen nehme man am besten mit einer Schublehre vor.

Das Auslassventil dehnt sich mit dem Zylinder aus und der Abstand bleibt bei warmem und kaltem Motor der gleiche. Das Einlassventil dehnt sich nicht mit dem Zylinder aus. Wenn sich letzterer jedoch erwärmt, hebt er den Schaft des Einlassventils, wobei ein Zwischenraum von 0,15 mm zwischen dem Schaft und Ventilstößel zurückbleibt.

Man achte darauf, dass die Sperrmutter B am Ventilstößel nach erfolgter Regulierung wieder fest angezogen werde. Die Muffe A des Staubdeckels ist herunterzulassen und festzuschrauben. Sämtliche Ventilstößel sind wickelförmig ein- und auszubauen. Der Abstand ist genau zu messen und nicht schätzungsweise festzustellen.

EINSTELLUNG DER VENTILSTOESSEL AM INDIAN 4

Nachdem die notwendigen Vorbereitungen zur Einstellung der Ventilstößel getroffen sind, drehe man den Motor soweit über, bis Auslassventil No. 1 in Tätigkeit tritt und drehe dann langsam weiter, bis sich das Ventil vollkommen geöffnet hat. Dann reguliere man die Sitzhöhe der drei andern Auslassventile. Hierauf drehe man weiter, bis Ventil 4 oben ist und stelle Ventil No. 1 ein. Der Motor muss bei Vornahme sämtlicher Einstellungen unbedingt kalt sein.

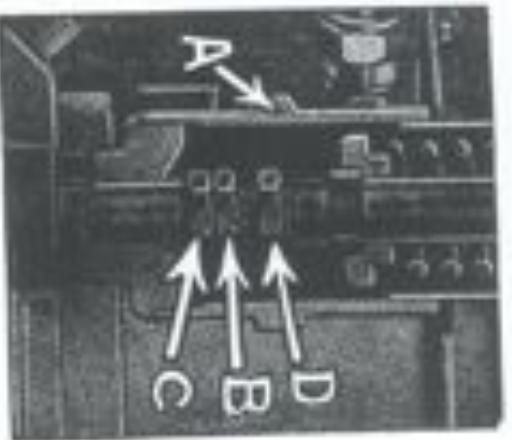


Abbildung 21

Regulierung des Ventilstößels. Nachdem man selbstandes. Nachdem man Muffe A des Staubdeckels hochgehoben hat, schraube man die Sperrmutter B mittels eines besonderen sich in der Werkzeugtasche befindlichen Schraubenschlüssels los. Die Mutter D ist mit einem Schlüssel zu halten und C nach links oder rechts zu drehen, bis der richtige Abstand erzielt ist.

Erstens. Man schraube den sich an der untern linken Seite des Kurbelgehäuses befindlichen Abzugstopfen heraus und lasse das alte Öl ablaufen. Es empfiehlt sich, dies bei warmem Motor vorzunehmen, da dann das Öl gründlich gemischt ist und dadurch der grösste Teil der Rückstände entfernt wird.

Zweitens. Dann setze man den Stopfen vorübergehend wieder ein und pumpe durch mehrere Stösse der Handpumpje Öl in den Kurbelkasten, lasse den Motor für einige Augenblicke laufen und das Öl dann wieder abfließen. Falls das ablaufende Öl eine sehr dunkle Farbe besitzt, wiederhole man diese Ausspülung.

Drittens. Nachdem der Kurbelkasten gründlich entleert worden ist, schraube man den Abzugstopfen wieder fest auf und drehe den zur Feststellung des Ölstandes bestimmten Stopfen heraus. Dann fülle man den Kurbelkasten mit der Handpumpe bis zur vorschriebmässigen Höhe mit Öl.

WICHTIG: Wenn der Oeltank in der beschriebenen Weise durch Ausspülen entleert worden ist, unterlasse man nicht, den mechanischen Oelzer vor Anlassen des Motors und nach Auffüllen des Oeltranks in der auf Seite 49 beschriebenen Weise zu zippen.

Ausspülen mit Petroleum: Wir raten davon ab, den Kurbelkasten mit Petroleum auszuspülen, da durch die scharfe Wirkung des Petroleums Ritzetände und sich in der Leitung befindliche klebrige Niederschläge, weld normalerweise nicht zirkulieren, abgelöst werden. Wenn der Motor bei Vollhandseins von Petroleum im Kurbelkasten läuft, wird die abgelöste Masse an die Lager getrieben, und hierdurch Anbrennen derselben verursacht.

Zum Ausspülen benutze man das gewöhnliche Motorenöl oder Spiritus welches ständliche losen Rückstände beseitigt. Die Niederschläge an der Innenseite der Rohrleitungen sind ungefährlich und man vermeide, dass dieselben durch Petroleum aufgelöst und in die Lager geführt werden.

OELSORTEN FÜR INDIAN MOTORRAEDER

Modell:	Sommer:	Winter:
Indian 4	INDIAN Medium (Mittel)	Medium (Mitte)
Indian Chief	INDIAN Heavy (Schwer)	"
Indian Scout	INDIAN Special Heavy (Spezial schwer)	"
Indian Scout 45	INDIAN Speed Oil (Geschwindigkeitsoil)	"
Indian Standard	INDIAN Heavy (Schwer)	"
Indian Prince	INDIAN Special Heavy (Spezial schwer)	"

schriftsmässige Ölstand erreicht ist. Darnach ist der Stöpsel wieder fest aufzuschrauben. Der untere Stöpsel ist zur vollständigen Entleerung des Kurbelkastens bestimmt. Er ist nach je 750 km Fahrleistung herauszuziehen, damit das alte und verbrauchte Öl ablaufen kann. Nachdem das Gebläse vollkommen leer ist, bringe man 2 bis 3 Stösse der Handpumpe frisches Öl in den Kurbelkasten.

BENUTZUNG DER HANDELPUMPE

Die Handpumpe befindet sich in der Ölkammer des Tanks an der vordern Seite. Sie findet nur Verwendung, wenn bei hohen Geschwindigkeiten mehr Öl gebraucht wird, zur Unterstützung des mechanischen Ölers, wenn man mit einem niedrigen Gang durch tiefen Sand oder Schlamm fährt oder Steigungen zu überwinden hat, sowie zur Füllung der Motorbasis mit Öl, nachdem dieselbe ausgespült oder entleert worden ist.

Zur Bedienung der Pumpe ziehe man den Hebel langsam nach oben, damit sich ein genügend grosser luftleerer Raum bilden kann, um Öl in die Pumpe zu ziehen. Der Griff muss gleichmässig und stark genug nach unten gedrückt werden, um das Öl in die Motorbasis zu bringen.

Bei schnellerem Hochziehen des Griffs wird hauptsächlich Luft und nur wenig Öl in die Pumpe gezogen, sodass der Fahrer sich über die Menge des zum Motor gepumpten Öls nicht im klaren ist. Bei Hochziehen des Griffs muss sich, wenn genügend Öl in die Pumpe gezogen wird, ein erheblicher Widerstand bemerkbar machen.

ENTLEERUNG UND REINIGUNG DES KURBELKASTENS PRINCE, SCOUT UND CHIEF MODELLE

Da die Indian Maschinen stets mit frischem Öl versehen werden, kommt eine Verdünnung des Öls im Kurbelkasten, wie es bei Automobilen häufig und mit gefährlichen Nebenwirkungen anzufinden ist, nicht in Frage.

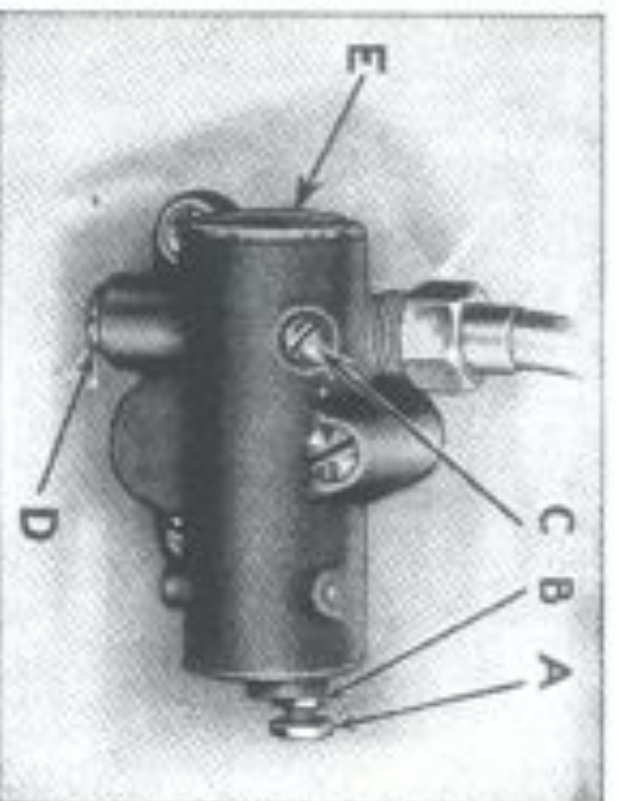
Es werden sich jedoch, besonders bei der neuen Maschine, in dem sich in der Maschine befindlichen Öl gewisse Rückstände bilden. Dieselben bilden eine klebrige Masse, welche aus von den Unterseiten der Kolben abgestossenen Kohlenstofflocken und metallischen Substanzen besteht, welche in regelmässigen Abständen aus dem Kurbelgehäuse entfernt werden muss, da sie andernfalls mit dem Öl in den Motor Abnutzung hervorrufen würde, daher wie folgt:



Ansicht des Indian Kurbelkastens mit
Ölstandstopfen A und Ölablass-
stopfen B

gelangt und dadurch grössere Reibung und
Nach je 750 km Fahrleistung verfahren man

Einstellung des mechanischen Ölers. (1928 und spätere Modelle)



Falls Veranlassung besteht, den Ölzufluss regulieren, schraube die Sperrmutter B los drehe die Schraube A rechts (etwawärts), einen stärkeren Ölzufluss und nach links (hinaus um einen schwächeren zufluss zu erzielen. Die Schraube ist jeweilig um eine halbe Umdrehung herein- oder herauszuheben. Man achte darauf dass nach erfolgter Regulierung die Sperrmutter wieder fest angezogen wird. Wenn die Schraube A vollkommen herumgedreht ist, sodass sie an B anstößt, wird kein Öl gepumpt.

WICHTIG!

VERHALTEN BEI VORHANDENSEIN VON LUFT.

Der mechanische Öler kann nur bei leerem Ölbehälter versagen, soeben fällt saugt die Pumpe Luft und es bildet sich eine Luftpette, wenn den Ölfluss solange unterbindet, bis diese Sperrung behoben ist. Hierzu kann man den Behälter, drehe die kleine Anzugschraube 5, Seite 48, oder die der oberen Abbildung gezeigte Schraube C heraus und lasse den Motor ein Minuten lang laufen, bis das Öl von diesem Loch aus frei und regelmäßig zirkuliert. Dann bringe man die Schraube wieder an und überzeuge sich dass sie fest angezogen ist.

Falls man das Rohr zwischen dem Tank und dem Öler abgenommen drehe man die Schraube heraus und überzeuge sich, dass das Öl zirkuliert. Ein ständiges Ausströmen von Rauch aus dem Schlusrohr lässt auf Ueberung schließen. Wenn man sich überzeuge hat, dass der Motor zuviel erhält, muss die Öldungabe neu reguliert werden. Stosswaises Arbeiten Motors und Neigung zu Ueberhitzung und ein Abfallen der Geschwindigkeit und Leistung lässt auf mangelhaften Ölzufluss schließen.

Der Kurbelkasten ist mit zwei an der untern linken Seite angebrachten Schraubenstopfen versehen. Der obere Stopfen befindet sich auf der Höhe vorschrittsmäßigen Ölstandes. Wenn nach Herausdrehen dieses Stopfen Öl im größeren Mengen aus der Öffnung austritt, kann auf zu starke Öl geschlossen werden. Man lasse das überschüssige Öl ablaufen, bis der

Man vernachlässige nicht, den Hebelankerössel der Vorderradbremse an den Scout, Chief und Indian 4 Modellen gut abgeschmiert zu halten. Nach je 300 km Fahrleistung ist mit Alemitte zu schmieren. Wir verweisen auch auf die vorstehende Seite.

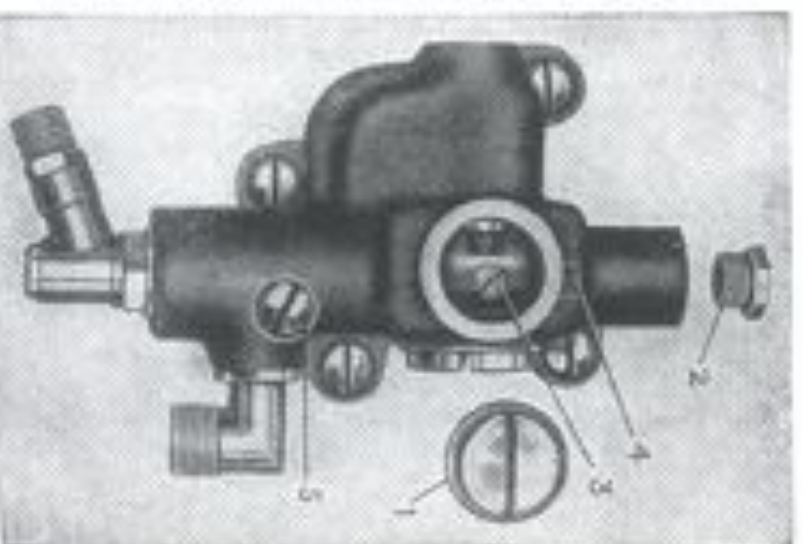
EINSTELLUNG DES MECHANISCHEN OELERS AN DEN PRINCE, CHIEF UND SCOUT MODELLEN

Der mechanische Indian Oeler wird mittels Schneckengetriebe vom Motor getrieben. Er versorgt den Motor mit einer Ölmenge, welche im Verhältnis zur Arbeitsleistung steht und auf die verschiedenen Strassenbedingungen eingestellt werden kann.

Der Oeler arbeitet vollkommen selbsttätig und wird in der Fabrik so eingestellt, dass er bei normalen Betriebsbedingungen eine ausreichende Menge Öl liefert. Unter gewöhnlichen Umständen braucht der Fahrer dem Oeler keinerlei Aufmerksamkeit zu schenken. Solange sich Öl im Tank befindet, arbeitet der Oeler zuverlässig. Die Ölkammer ist täglich zu füllen, damit im Notfalle ausreichende Schmierung erfolgen kann.

Einstellung des mechanischen Oelers an den 1927ern und ältern Modellen

Falls die örtlichen Betriebsverhältnisse eine Veränderung der Oeleinstellung notwendig machen, dann verfähre man wie folgt: Die mit 1 und 2 bezeichneten Kappen sind abzuschrauben: Schraube 3 ist loszudrehen, ohne jedoch abgenommen zu werden und die sich unter Kappe 2 befindliche Schraube 4 nach rechts zu drehen, wenn ein stärkerer Ölfluss, nach links, wenn ein schwächerer Ölfluss gewünscht wird. Die Schraube 4 darf jeweilig nicht mehr als eine halbe Drehung angezogen oder nachgelassen werden. Darnach ziehe man Schraube 3 an und setze die Kappen 1 und 2 wieder auf. Falls die Feinstellung noch nicht die gewünschte Ölmenge liefert, reguliere man erneut, nachdem die Maschine gefahren und der Ölstand nachgeprüft worden ist.





Indian Vorderradbremse 1928
Die nebenstehenden Ausführungen
sind sorgfältig durchzulesen

SCHMIERUNG DES BREMSHEBELANKER-STOSSSELS

Man merke sich, dass für die INDIAN Vorderradbremse zwei Alemitte Schmierstellen vorhanden sind. Sie sind in der nebenstehenden Abbildung mit C und D bezeichnet. Es ist von grosser Wichtigkeit, dass diese Punkte stets so gut geölt werden. Je nach 30 km Fahrleistung ist mit Alemitte ausgiebig abzuschiemieren.

Der Buchstabe F in der nebenstehenden Abbildung veranlaßt nicht sehr deutlich den Spielraum welcher für das Bremsklotz zwischen der Befestigungsstelle a Schutzblech und der Bremse selbst bestehen muss. Dieser Spielraum ist notwendig um ordnungsmässig Arbeiten der Federgabel ohne Beschädigung des Kabels zu ermöglichen.

ANMERKUNG: Es ist von grosser Wichtigkeit, das Nabenmutternloch K zu halten, damit überflüssiges Schmutz abfließen kann. Dieses Loch K findet sich in der Bremsplatte, wenn teilbar unterhalb der Achse. Es muss stets klar gehalten werden.

INSTANDHALTUNG UND EINSTELLUNG DER FEDERGABEL SCOUT, CHIEF UND INDIAN 4

Beim Einbau sind die Federn der Gabel mit Fett vollgepackt, um weis und geräuschloses Arbeiten sicherzustellen und Verrostern zu verhindern. Sobald die Federn quetschende Geräusche entwickeln, ist dies als Beweis anzusehen, dass das Schmiermittel erneuert werden muss. Zum Schmin der Federn schlebe man eine Kiste unter den Rahmen, um das Gewicht Vorderrades fortzunehmen und drücke die Federblätter mit einem sechs Schraubenzieher auseinander. Das Fett wird mit einem dünnen Messer zwischen die Federblätter geschoben. Diese Schmierung sollte sich häufiger als zweimal in der Saison als notwendig erweisen.

Kapseln und Federbolzen sind in häufigen Zwischenräumen unter Verwendung der Alemittegritze zu schmierern.

Die Vorderfedern können auf das Gewicht des Fahrers eingestellt werden. Wenn das Motorrad die Fabrik verlässt, sind die Federn auf ein mittleres Gewicht eingestellt. Falls der Fahrer schwergewichtig ist, sind die Muttern an den vier Federbolzen aufzudrehen und die Federn nach hinten zu drücken. Wenn die Maschine einen leichten Fahrer tragen muss, ist es zweckmässig die Federn zur Erzielung einer weichern Abfederung nach vorn zu ziehen. Zur Schmierung der Gabel an Prince Modellen verweisen wir auf die Schmiebbelle auf der Schlauchseite dieses Buches.

Hierzu wird der Bolzen A herausgenommen und die Sperrmutter C losgeschraubt. Nachdem diese Mutter um einige Drehungen gelockert ist und die flache Zunge und das untere Band vom Bremshebel und der Trommel soweit nach unten gezogen ist, dass man ungehindert arbeiten kann, drehe man zur Verkürzung des Bremsbandes die Zunge B insgesamt um eine oder zwei Drehungen nach rechts. DIE ZUNGE DARF JEDESMAL UM NICHT MEHR ALS EINE DREHUNG ANGEZOGEN WERDEN. Dann bringe man die Zunge wieder an, ziehe die Sperrmutter C fest an und setze den Bolzen A wieder ein. Nunmehr stelle man fest, ob die Bänder vorschriftsmässig sitzen, d.h. bei heruntergedrücktem Bremsflusshelb fest an der Bremsstrommel anliegen.

Eine sehr gute Einstellung kann erzielt werden, wenn das untere Band genau auf die vorschriftsmässige Länge eingestellt wird; es wird dadurch bewirkt, dass das obere Band eine Kleineigigkeit eher auf die Trommel wirkt, bevor das untere Band in Tätigkeit tritt. Es ist dies von besonderer Wichtigkeit und es lohnt sich für den Fahrer, auf die Erzielung der richtigen Einstellung besondere Sorgfalt zu verwenden. NACH ERFOLGTER EINSTELLUNG UNTERLASSE MAN NICHT, SAEMTLICHE SPLINTBOLZEN WIEDER EINZUSETZEN UND ALLE SPERRMÜTTERN FEST ANZUZIEHEN.

EINSTELLUNG DER INNENBACKENBREMSSE

(An den vor 1928 herausgebrachten Modellen)

Zum Anziehen der Innenbackenbremse ist es notwendig, die Sperrmutter M loszuschrauben und das Kabel durch Drehen der Kabelmutter L nach links anzuziehen. Siehe Abbildung auf Seite 45.

DIE INDIAN VORDERRADBREMSSEN

Die nachstehenden Anweisungen beziehen sich auf die Einstellung der INDIAN Vorderradbremse an sämtlichen neuen Prince, Scout, Chief und Indian 4 Modellen. Die Einstellung wird unter Benutzung der beiden in der nachstehenden Abbildung ersichtlichen Mutttern A und B vorgenommen. Zur Erhöhung der Bremswirkung schraube man die Sperrmutter B los und ziehe die Mutter A nach rechts (Im Sinne des Uhrzeigers) an. Nachdem die richtige Einstellung erzielt ist, muss die Mutter B wieder fest angezogen werden. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass in der Wirkung des Handhebels an der Lenkstange ausreichender Spielraum besteht. Bei vorschriftsmässiger Einstellung ist es möglich, den Handhebel um ungefähr 0,6 cm herunterzudrücken, bevor sich die Bremswirkung bemerkbar macht. Falls sich Einstellungen unter Einhaltung dieses Spielraumes als unmöglich erweisen, muss die Bremse wahrscheinlich neu gefuttert werden und ist daraufhin zu untersuchen.

Man vermeide plötzliches Öffnen und Schliessen der Drossel, schlägt den Motor und erregt böses Blut gegen Motorradfahrer.

Sämtliche Muttern und Bolzen sind wenigstens wöchentlich einmal hin zu prüfen, ob sie fest angezogen sind. Auf diese Weise werde welche sich losgerichtet haben entdeckt und dadurch Störung auf der vermieden.

EINSTELLUNG DER BREMSEN

SCOUT, CHIEF UND INDIAN 4 MODELLE

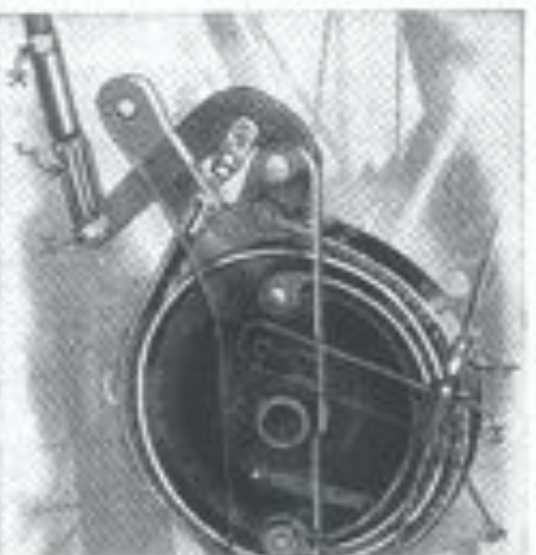
(Anweisungen für die Einstellung der Hinterradbremse am Modell sind in Teil I, welcher den Indian Prince behandelt gegeben.)

Die Indian Hinterradbremse an den Scout, Chief und Indian 4 V hat eine Bremsoberfläche von ungefähr 132¼ cm 2. Sie wird durch oberhalb des rechten Fushebretts angebrachten Fusshebel betätigt. W steht zur Bremsung die durch den Handhebel an der rechten Seite der Stange betätigte Vorderradbremse mit 82¼ cm 2 Bremsoberfläche zu stange. Diese Bremsfläche reicht für jeden Notfall aus, sowohl für die schiene, als auch bei Benutzung des Seitenwagens. Die Bremswirksamkeit wirkt augenblicklich. Zum einwandfreien Betrieb und im Hinblick auf die Sicherheit des Fahrers ist es wichtig, dass sowohl Vorder- wie auch Hinterradbremse richtig eingestellt sind. Das Bremsband des Hinterrades hat eine Bremsfläche von ungefähr 132¼ cm 2 kann auf zweierlei Weise eingestellt werden.

EINSTELLUNG DER AUSSENBACKENBREMSEN

Zuerst ist die Bremsstange zu verkürzen. Hierzu nehme man die bei H ab und schraube die Sperrmutter K los. Nachdem man die Stange vom Bremshebel abgewandelter Richtung hat nach unten fallen lassen, kann die Stange durch Drehen der Zunge J nach rechts gekürzt werden. Falls es aus irgend einem Grunde gewünscht wird, die Bremsstange zu verlängern, ist auf dieselbe Weise zu verfahren, die Zunge J jedoch nach links zu drehen. Nachdem der Bolzen H wieder eingesetzt ist, überzeuge man sich, dass der Splintbolzen richtig sitzt und achte ganz besonders darauf, dass die Sperrmutter K fest gegen die Zunge angezogen ist.

Weitere Einstellung dieser Bremse ist durch Verkürzung des unteren Bandes möglich.



Chief und Scout Bremse

TEIL IV

für ALLE Indian Fahrer

Wartung und Instandhaltung aller Modelle.

ALLGEMEINES UEBER DIE INSTANDHALTUNG DES MOTORRADES

Man halte die Maschine stets sauber, da hierdurch der Mechanismus stets im besten Arbeitszustand gehalten wird. Von dem Aussehen der Maschine lässt sich auf den Fahrer schließen.

Zum Reinigen aller emaillierten Teile ist Petroleum, nicht Benzin zu verwenden. Benzin verwende man zum Entfernen von Fett und Schmutz von der Motorbasis, dem Motor u. s. w. Wenn die emaillierten Teile mit Benzin abgewaschen werden, verlieren sie ihren Glanz, beschlagen leichter. Man verwende wegen der bestehenden Feuergefahr Benzin oder Petroleum nicht in der Nähe einer offenen Flamme.

Die Verwendung eines guten Nickelpoliermittels verhindert das Verrosten vernickelter Teile. Falls Nickelpolitur nicht erhältlich ist, kann Petroleum verwendet werden. Ein sauberes Motorrad erhöht das Vergnügen des Fahrers und ebenso den Verkaufswert.

RATSCHLÄGE ZUR VERMEIDUNG VON STÖRUNGEN

Man lasse den Motor nicht rasen, solange sich die Maschine auf dem Ständer befindet. Diese Unvorsichtigkeit hat mehr Motoren das Leben gekostet, als Tausende von Kilometern auf der Landstrasse.

Man vermeide die Verwendung minderwertiger Öle und benutze die von uns empfohlenen Sorten. Gutes Öl erhält den Motor in gutem Zustand. Man vernachlässige nicht, sämtliche zu fließenden Teile gut abzuschmieren. Man verwende keine gefälschten Indian Teile. Sie sind aus minderwertigem Material hergestellt und die Verwendung solcher Teile macht die Garantie haltlos. Echte Indian Teile sind besser und stellen sich auf die Dauer billiger. Sie können nur von autorisierten Indian Vertretern bezogen werden.

Die Reifen sind stets unter dem richtigen Druck zu halten. Beim Anfahren lasse man das Hinterrad nicht spinnen. Die Kupplung ist weich einzurücken. Wenn das Rad spinnt, wird Gummi vom Reifen abgerissen. Platzen des Reifens und Verkürzung der Lebensdauer desselben sind die Folgen.

WICHTIG: Beim INDIAN 4 Motor ist Zylinder No. 1 der vordere Zylinder. Die Zylinder sind von vorn nach hinten mit 1, 2, 3, und 4 bezeichnet.

4. Der Unterbrecher ist vollkommen zurückzustellen. Die Unterbrecherpunkte sind geschlossen, müssen sich jedoch bei der geringsten Vorstellung des Unterbrechers öffnen.

5. Das Leerlaufahnrad ist wieder anzubringen.

REGULIERUNG DER VENTILE

1. Es ist nunmehr zur Regulierung der Ventile das Schwungrad langsam in der Drehrichtung zu drehen, wie durch den Pfeil in der Abbildung angedeutet, bis die Marke X im Mittelpunkt des Einschauflochs steht.

2. Falls die Einstellung nicht vorschriftsmässig ist, nehme man die Zahnräder der Nockenwelle ab.

3. Mit dem vorderen Teil des Motors zugewandtem Gesicht drehe man die Nockenwelle nach rechts, bis das Auspuffventil von Zylinder No. 4 (hinten) gerade geschlossen und der Ventilstößel frei ist.

4. In dieser Stellung ist das Zahnrad der Nockenwelle wieder aufzusetzen.

Der Motor ist damit auf normalen Betrieb eingestellt. Die Zylinder feuern in der Reihenfolge 1, 3, 4, 2. Bei der Verbindung der Zünddrähte verfähre man wie folgt: Der obere auf der Innenseite am Magnetapparat liegende Draht ist mit Zündkerze No. 1, der obere äussere Draht mit Zündkerze No. 3 und der untere äussere Draht mit No. 4 zu verbinden. Der untere auf der Innenseite liegende Draht wird mit Zündkerze No. 2 verbunden.

ANWEISUNG ZUR VORNAHME WEITERER EINSTELLUNG AM INDIAN 4 IST IN TEIL IV ENTHALTEN

Teil IV dieses Buches enthält ausführliche Auskunft über die folgenden Punkte:

Einstellung der Bremsen : Seite 45-46

Wartung des elektrischen Systems (Einschliesslich Magnetapparat und

Dynamo) : Seite 55-56

Entfernung von Kohlenstoff : Seite 54-55

Einschleifen der Ventile : Seite 53-54

Einstellung der Ventilstößel : Seite 52-53

Vergasereinstellung : Seite 60-61-62

Für weitere nützliche Winke und Ratschläge für die Behandlung des INDIAN 4 Modells befrage man das alphabetische Inhaltsverzeichnis am Ende des Buches.

Man reguliere den INDIAN 4 Motor nur dann, wenn man bestimmt weiss, dass die Zündzeiteinstellung ungenau ist.

Die zur Zündzeit dienenden Zahnräder an den INDIAN 4 Modellen sind mit Marken versehen. Die untenstehende Abbildung enthält genaue Einzelheiten für die Regulierung des Motors in Übereinstimmung mit den sich am Schwungrad befindlichen Marken. Es ist dabei wie folgt zu verfahren:

1. Der Stöpsel ist aus dem sich oben am Schwungrad befindlichen Einschaufloch zu entfernen und das Schwungrad langsam in der Drehrichtung zu drehen, wie durch den Pfeil angedeutet, (Siehe Abb. 20) bis sich die mit dem Buchstaben "S" bezeichnete Marke im Mittelpunkt des Einschauflochs befindet.

2. Falls die Einstellung nicht vorschrittmässig ist, nehme man das Leerlaufzahnrad am vordern Teil des Motors ab.

3. Die Bürste des Magnetapparates ist so zu stellen, dass sie zum oberen rechten Segment zeigt, welches mit Zylinder No. 1 übereinstimmt.

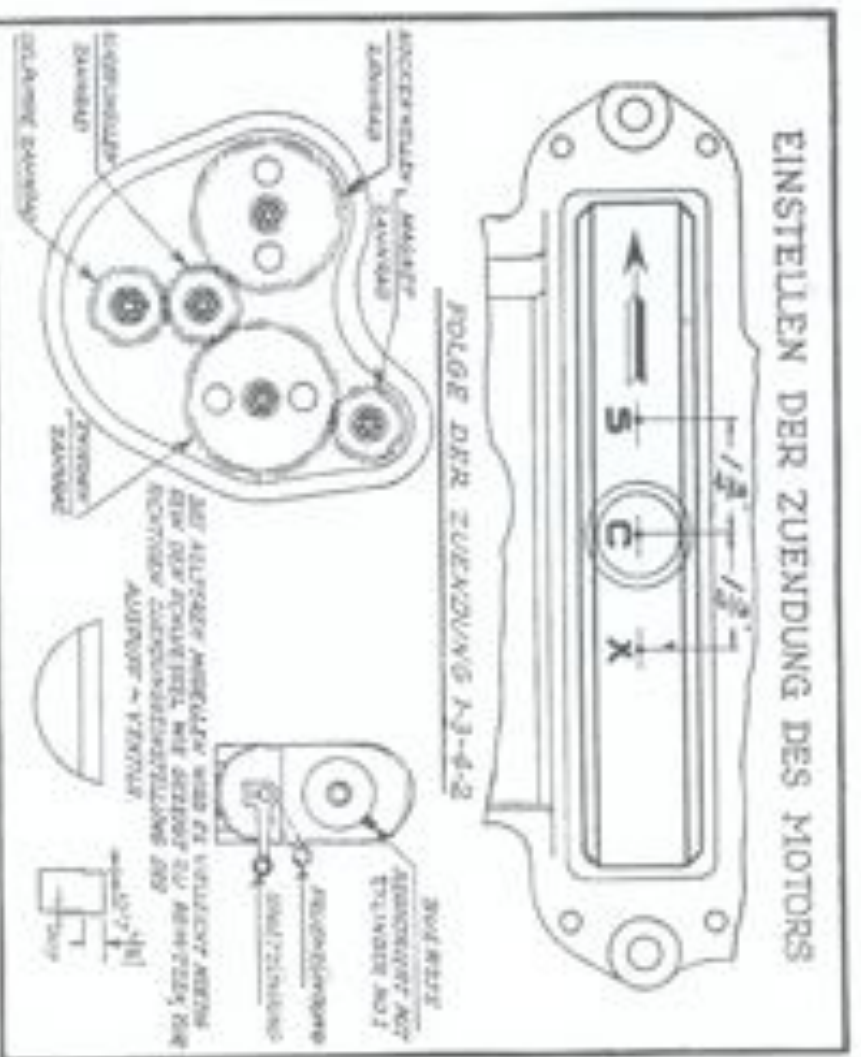


Abbildung 20

Man misst diese Entfernung in der aus der nebenstehenden Abbildung er-
kennlichen Weise. Hierzu verfähre man wie folgt:

1. Man drücke den Fußkuppelungshebel mit der Hand langsam soweit nach unten, bis sich ein Widerstand bemerkbar macht, um sicher zu gehen, dass im Auskuppelungsmechanismus kein loses Spiel besteht.
2. Dann setze man in genau der in der Abbildung angegebenen Weise ein Mass an und drücke den Fußkuppelungshebel vollkommen nach unten, wonach man mit der andern Hand den Hebel mittels des Sperrpedals in der ausgerichteten Stellung feststellt. Bei der Abwärtsbewegung des Auskuppelungshebels von der oberen

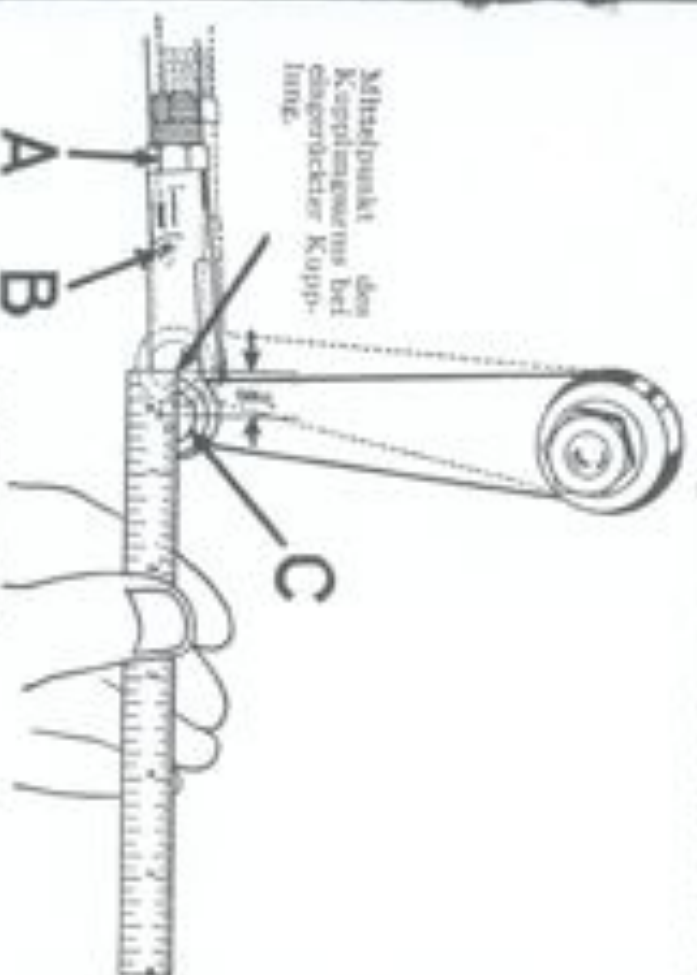


Abbildung 19

zur untern oder ausgerichteten Stellung soll sich die Kupplungsauslösung um genau 0,95 cm bewegen. Falls die Bewegung grösser oder kleiner ist, verändere man die Einstellung, indem man den Zungenbolzen C herauszieht, die Sperrmutter A losschraubt und die Zunge B jeweilig um eine Drehung anzieht.

Wenn der Ausrückungshebel 0,95 cm zurücklegt, rückt die Kupplung vorschriftsmässig aus.

WICHTIG

Man versuche unter keinen Umständen, das Schleifen der Kupplung zu beseitigen, indem man die Stange soweit verlängert, dass sie den Auskuppelungsarm um mehr als 0,95 cm bewegt, dadurch sehr leicht Beschädigung des Kupplungsmechanismus und Verlegung der Teile der Kupplung hervorgerufen wird und sich die Behebung dieser Schäden recht kostspielig stellen können.

REGULIERUNG DES INDIAN 4 MOTORS

Die Einstellung von Ventilen und Zündung am INDIAN 4 darf nur dann verändert werden, wenn der Motor zum Zwecke der Überholung auseinander genommen wird. Falls der Fahrer einer INDIAN 4 Maschine es jedoch als notwendig findet, eine Regulierung des Motors vorzunehmen, befolge er die nachstehenden Instruktionen.

SCHALTUNG

Falls lediglich zu dem zweck ausgekuppelt wird, um einanderem Gang einzuschalten, oder die Kupplung für einen Augenblick frei zu geben, ist der Kupplungsflusshebel herunterdrücken und zwar indem man auf die Aussen-seite des Hebels einen etwas grösseren Druck als auf die Innenseite ausübt.

Wir empfehlen, dass man sich mit diesem Punkte durch Übung auf dem Stand vertraut macht, bevor man die Maschine auf der Strasse ausprobiert, damit es dem Fahrer klar ist, wie der Fusskuppungshebel arbeitet.



Zum Frei machen des Fusshebels drücke man an dieser Stelle nach unten.

Abbildung 18

DIE KUPPLUNG AM INDIAN 4 MODELL

Die Kupplung des INDIAN 4 reguliert sich selbsttätig und mit Ausnahme einer gelegentlichen Verlängerung der Auskuppelungsstange sind keinerlei Nachstellungen erforderlich. Wir empfehlen dem Fahrer, sämtliche Nachstellungen an der Auskuppelungsrichtung durch den lokalen Indian Vertreter vornehmen zu lassen. Falls sich dies als unmöglich erweist, befolge man bei der Vornahme der Einstellung die folgenden Instruktionen.

EINSTELLUNG DER AUSKUPPLUNGSVORRICHTUNG

Es ist unvermeidlich, dass bei einer Kupplung, wie sie am INDIAN 4 vorhanden ist, beim Schalten der Gänge ein gewisses Schleifen der Kupplung erfolgt. Es trifft dies besonders zu, wenn der Motor kalt ist und das in der Kupplung enthaltene Öl sich zum festen Zustand verdickt. Dieses Schleifen der Kupplung darf jedoch nur für einen Augenblick erfolgen und sollte sich lediglich *nur in dem Augenblicke* bemerkbar machen, wenn die Räder zu kämmen beginnen. Unter keinen Umständen darf die Kupplung schleifen, nachdem die Zahnräder gelast haben. Wenn sie so eingesetzt ist, dass der die Fosekupplung bedienende Hebel die Kupplung genügend weit ausstrückt, wird dies Schleifen nicht eintreten.

Mit andern Worten erfolgt bei vorschriftsmässiger Einstellung der Auskuppelungsvorrichtung ein Schleifen nur in dem Augenblick, wenn die Zahnräder ineinandergreifen. Es kommt nun die Frage auf, wann die Auskuppelungsvorrichtung richtig eingestellt ist.

EINSTELLUNG DER AUSKUPPLUNGSVORRICHTUNG

Bei vorschriftsmässiger Länge der Kupplungsstange besteht am Ende des Entkuppungsarms an der Getriebe Seite ein Spielraum von genau 0,95 cm.



Zum Auskuppeln zieht man diesen Hebel durch. Der Fusshebel ist in ausgerichteten Zustande nicht gesperrt.

Abbildung 16

WIE WIRD DER FUSSKUPPLUNGSSHEBEL BETÄTIGT?

Die Abbildungen 16 bis 18 zeigen sehr deutlich, wie der neue Fusshebel zum Auskuppeln bedient werden muss. Wir fassen die für seine Bedienung notwendigen Anweisungen wie folgt zusammen:

AUSKUPPELN

Auskuppelung erfolgt, indem man den Fusshebel vollkommen bis auf das Fussbreit herunterdrückt. (Abb. 16) Falls gewünscht wird, den Fusshebel im ausgerückten Zustande festzustellen, drücke man auf das Sperrpedal, welches sich auf der Innenseite des Fusskuppelungshebels befindet. (Siehe Abb. 17).

WIE WIRD AUSGERÜCKT, WENN DER FUSSHEBEL GESPERRT IST?

Um den Fusshebel zum Kuppeln wieder frei zu bekommen, braucht man lediglich die Aussenseite des Fusshebels, wie in Abbildung 18 gezeigt, herunterdrücken. Die Betätigung des Fusshebels kann wie folgt beschrieben werden: Zum Feststellen des Fusshebels bei ausgerückter Kuppelung drücke der Fahrer mit der grossen Zehe seines Fusses auf die Innenseite des Kuppelungspedals, in der Richtung zum Motor.

Um den Fusshebel zum Kuppeln frei zu bekommen, drücke man auf die Aussenseite des Fusskuppelungshebels, indem man den Fuss ein wenig nach aussen dreht, sodass er nicht gegen den Sperrfusshebel stösst. Der Hebel wird hierdurch sofort frei gemacht und kann mit der gewünschten Weichheit eingerückt werden.



Zum Feststellen des Fusshebels bei ausgerückter Kuppelung drücke man den Hebel an dieser Stelle herunter.

Abbildung 17

Zur Entleerung des Kurbelgehäuses sind die Ablaufschöpfen am Boden des Gehäuses herausziehen und gleichzeitig das Sieb des Seilers herausnehmen und gründlich zu reinigen. Das zur Pumpe gehende Öl wird durch dieses Sieb gezogen und es liegt auf der Hand, dass falls das Sieb durch Fremdkörper verstopft ist, der Ölauffluss zur Pumpe unterbrochen wird. Das Sieb ist gründlich zu reinigen.

SCHMIERUNG UND BEHANDLUNG DER FEDERGABEL

Anweisungen für die Schmierung, Behandlung und Einstellung der Federgabel am INDIAN 4 sind auf Seite 47 und 48 gegeben.

WICHTIG!

Falls der Öldruck abfällt, stelle man die Ursache fest, bevor die Druckregulierung verstellt wird, da sonst Ueberschmierung die Folge ist. Wenn die Maschine Tausende von Kilometern zurückgelegt hat, ist es unvermeidlich, dass die elastischen Teile des Motors, einschliesslich Lager, in gewissen Masse abgenutzt sind. Weiterhin findet eine Abnutzung der Lager statt, wenn man den Motor bei ungenügender Schmierung laufen lässt.

Infolge dieser Abnutzung läuft das Öl leichter durch die Lager, mit dem Ergebnis, dass der Öldruckmesser ein Abfallen des Öldruckes anzeigt. Man begehe nicht den Fehler, die Ölregulierung auf einen höheren Druck einzustellen, bevor man nicht den Grund für das Abfallen des Öldruckes festgestellt hat. Falls bei abgenutzten Lagern der Öldruck erhöht wird, findet eine stärkere Zuleitung von Öl an die Lager statt, mit dem Ergebnis, dass die Schmierung zu stark ist. Wir brauchen nicht darauf hinzuweisen, dass hierdurch eine ganze Anzahl von kleineren Störungen hervorgerufen werden, u.a. starker Kohlenstoffniederschlag in den Zylindern.

SCHMIERUNG DES BETRIEBSMECHANISMUS

Vorschriftsmässige und ausreichende Schmierung des gesamten Betriebsmechanismus darf nicht vernachlässigt werden. Im Anhang dieses Buchleins befindet sich eine Schmierungstabelle, in welcher die verschiedenen Punkte, welche regelmässig abgeschmiert werden müssen, angeführt sind.

SCHMIERUNGSTABELLE

Man mache sich mit der Tabelle genau vertraut und benutze dieselbe bei der Wartung des INDIAN 4. Genaue Anweisungen für den Gebrauch der Atemspirale sind auf Seite 72 wiedergegeben. Es lohnt sich für jeden Besitzer einer INDIAN 4 Maschine, diese Tabelle systematisch zu benutzen.

BEHANDLUNG DES INDIAN 4 AUF DER LANDSTRASSE

Genaue Anweisungen für die Steuerung und den Betrieb des INDIAN 4 sind auf Seite 25 bis 28 gegeben. Sämtliche auf diesen Seiten enthaltenen Anweisungen beziehen sich auch auf INDIAN 4, mit Ausnahme der Vorschriften über die Befestigung der Kupplung. Der Kupplungsassistent am INDIAN 4 wird wie folgt betätigt:

REGULIERUNG DES OELDRUCKS

Wenn die INDIAN 4 Maschine die Fabrik verlässt, ist die Regulier-
vorrichtung des Oeldrucks so eingestellt, dass sie den im gewöhnlichen Betrieb
gestellten Ausprüchen in jeder Weise entspricht. Falls jedoch Veranlassung
besteht, den Druck zu erhöhen oder zu
verringern, beachte man die nachstehen-
den Anweisungen.

1. Man fahre die Maschine mehrere
Kilometer, damit der Motor Gelegenheit
hat, sich gründlich zu erwärmen.

2. Die Kappenmutter A (Abb. 15)
ist von der Reguliervorrichtung des Oel-
drucks abzuschrauben. (Letztere be-
findet sich unten an dem zum Oeldruck-
messer führenden Rohr an der rechten
Seite des Kurbelgehäuses.) Wir verweisen
auf die im Anhang dieses Buches wieder-
gegebene Schmierungsabelle für die IN-
DIAN 4 Maschine.

3. Dann schraube man die Ver-
schlussmutter B (Abb. 5) los und ziehe die
Schraube C an (Im Sinne des Uhrzeigers)
um den Druck zu erhöhen, oder los, (im
entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers)
um den Druck zu verringern.

Diese Schraube darf jeweilig nur
eine Kleinigkeit gedreht werden, wonach
der Oeldruck am Messer festgestellt ist.
Bei gründlich angewärmtem Motor und
langsamer Fahrtleistung der Maschine auf
dem Ständer soll ein Druck von
fünf bis zehn Pfund bestehen. Bei einer
Stundengeschwindigkeit von 55 bis
80 km soll der Messer bei richtig eingestelltem Oeldruck 35 bis 50 Pfund
anzeigen.



Abbildung 15

GRÜENDE ZUR ENTLERUNG DES KURBELGEHÄUSES

Wenn die INDIAN 4 Maschine neu ist, lasse man während den ersten 1500
km das Öl nach je 350 km aus dem Kurbelgehäuse ablaufen. Sämtliches
alten Öl ist zu entfernen und frisches Öl bis zur vorschrittsmäßigen Höhe
nachzufüllen. Eine Befolgung dieser Vorschrift belohnt den Fahrer mit laut-
losen, weichem und zuverlässigem Arbeiten des Motors—eine Folge der guten
Schmierung.

An einer neuen Maschine arbeiten sich die Teile ein und passen sich ein-
ander an um wech zu laufen. Solange dieser Zustand besteht, muss eine
Verdünnung des Öls sowie eine Verschmutzung desselben eintreten. Die
unreinen Bestandteile müssen entfernt werden. Durch Entleerung des Kur-
belgehäuses werden diese schädlichen Fremdstoffe aus dem Innern des Motors
entfernt; es bedeutet dies, dass der Fahrer eine bedeutend bessere Maschine
besitzt, als der Nachlassige, der versäumt, das Öl aus dem Kurbelgehäuse
abzulassen.

Wenn die Maschine 1500 km zurückgelegt hat und das Öl nach je 350 km
gewechselt worden ist, braucht das Kurbelgehäuse nur noch nach je 800 km
entleert zu werden.

inhalt des Tanks beträgt 15 Liter. Bei einer neuen Maschine ist es ratsam $\frac{1}{4}$ Liter Motoröl auf je eine Füllung von Brennstoff zuzugießen. Die Abschmierung der Saug- des Einlassventils und des inneren Teils des Motors wird hierdurch erleichtert.

WELCHE OELSORTEN SIND ZU VERWENDEN?

Für das INDIAN 4 Modell verwende man stets Indian "Medium" (Mittel). Falls Indian Öl nicht beschafft werden kann, benutze man entweder Mobiloil A oder Valvoline Motoröl "Heavy" (Schwer). (Nicht Valvoline Motorradöl).

Man verwende nur erstklassiges Öl. Die Verwendung minderwertiger Öle ist zu vermeiden, da sich dieselben letzten Endes nur teuer stellen. Wenn man Öl für die INDIAN 4 Maschine kauft, überzeuge man sich in jedem Falle, dass es sich um erstklassiges, reines Öl von einer dem Indian "Medium" (Mittel) entsprechenden Beschaffenheit handelt.

DIE OELANLAGE DES INDIAN 4

Das INDIAN 4 Modell besitzt Umlaufschmierung. Das Öl wird unter Druck in die Hauptlager durch Bohrungen der Kurbelwelle an die Lager der Pleuelstange geleitet. Die gesamte Anlage liegt abgeschlossen im Kurbelkasten und kann durch herumliegende Steine u.s.w. nicht beschädigt werden.

Der Öldruckmesser wird durch eine an der rechten Seite des Kurbelgehäuses befindliche Stütze gehalten und kann in dieser Stellung leicht beobachtet werden.

OELDRUCK

Bei warmem Wetter und sehr niedriger Geschwindigkeit wird der Öldruckmesser niedrigen Druck anzeigen. Bei zwischen 55 und 80 km liegenden Stundengeschwindigkeiten soll jedoch ein Druck von 35 bis 50 Pfund bestehen. Falls der Öldruckmesser keinen Druck anzeigt, ist der Motor sofort anzuhalten und die Ursache festzustellen. Man stelle zunächst an Hand des Ölstandmessers fest, ob genügend Öl vorhanden ist. Bei Unterbindung des Ölauflaufes ist ernsthafte Beschädigung des Motors die Folge.

BRENNSTOFF UND OEL, INDIAN 4

WICHTIG!

Unter keinen Umständen darf der Motor der INDIAN 4 Maschine angeworfen werden, bevor man sich nicht davon überzeugt hat, dass der vorgeschriebensartige Ölstand besteht. Die Öleinfüllkappe befindet sich auf der rechten Seite des Kurbelgehäuses in der Nähe des Magnetpolarates und unmittelbar neben dem vierten Zylinder. Wir verweisen auf die nebenstehende Abbildung. Das Kurbelgehäuse muss stets wenigstens 4 Liter Indian Öl "Medium" (Mittel) enthalten. Es ist unbedingt notwendig, wenigstens 4 Liter Öl im Kurbelgehäuse zu haben. Bei niedrigerem Ölstand besteht die Gefahr, dass der Motor ernsthafte Beschädigungen erleidet.

Nachdem das Öl durch den laufenden Motor gründlich verteilt worden ist, soll der Ölstand diese Marke erreichen. Nach je 250 km Fahrleistung ist Öl nachzufüllen, bis der Stand diese Marke erreicht.

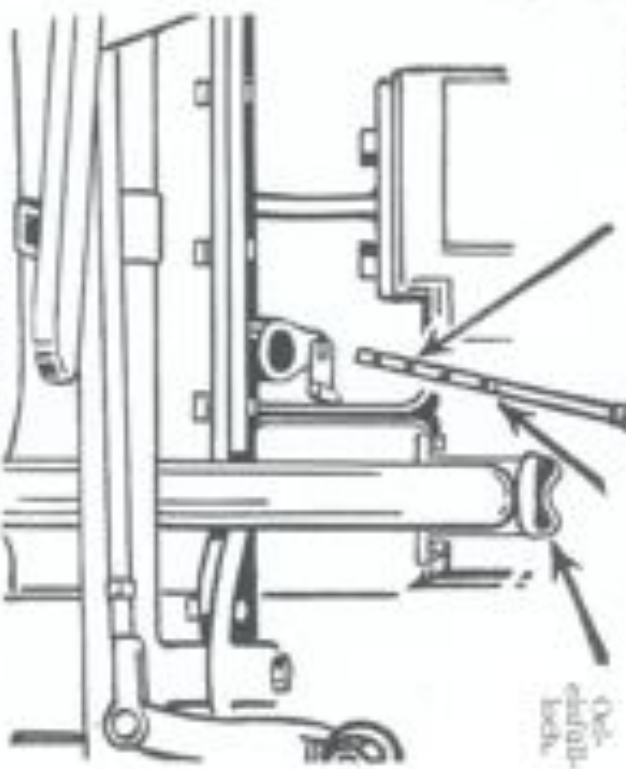


Abbildung 14

PRUEFUNG DES OELSTANDES

Man kann sich sehr leicht innerhalb weniger Sekunden durch Seitwärtschieben der Klammer und Herausziehen des Kolbens des Ölstandmessers (Abb. 14) aus dem Kurbelgehäuse von der Menge des vorhandenen Öls überzeugen.

WANN BESTEHT DER RICHTIGE OELSTAND?

Nachdem der Motor gearbeitet hat und das Öl dadurch gründlich verteilt worden ist, soll der Ölstand bis an die obere oder vierte Kerbe am Ölstandmesser zeigen.

WIE HAUEFIG IST OEL NACHZUFUELLEN?

Nach je 250 km Fahrleistung ist soviel Öl nachzufüllen, dass der Ölstand genau die richtige Marke am Ölstandmesser erreicht. (Abb. 14).
UNTER KEINEN UMSTAENDEN LASSE MAN DAS OEL UNTERHALB DIE ZWEITE KERBE VON UNTEN FALLEN, DA ANDERNFALLS BESCHAEDIGUNG DES MOTORS DIE FOLGE IST.

Der Brennstoffbehälter am INDIAN 4 wird durch eine sich an der rechten Seite des Tanks befindliche Einfüllöffnung aufgefüllt. Das Fassungsver-

VERBINDUNG DER KONTROLLEN

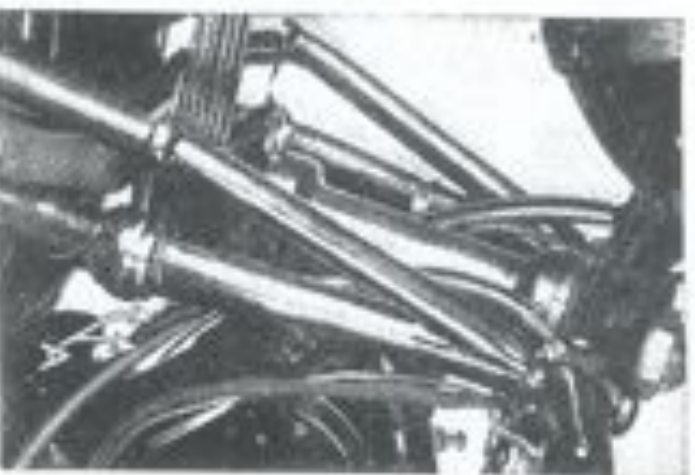


Abbildung 11

Am INDIAN 4 Modell reguliert der rechte Handgriff des Magnetapparats, und der linke Handgriff den Drosselarm am Vergaser.

Die Kabel sind an den Gabelseiten entlang nach unten zu führen und kreuzen sich, wie aus der nebenstehenden Abbildung hervorgeht, innerhalb des Steuerkopfes. Siehe Abbildung 11. Dann wird das am linken Handgriff austretende Kontrollkabel der Drossel an der oberen rechten Seite des Motors entlang zum Vergaser gebracht. Die Zunge ist mit dem Drosselarm zu verbinden (Oberseite nach unten, wie in der Abbildung gezeigt) und das Kabel mittels der Klammer A (Abb. 12) an dem Ansaugrohr zu befestigen.

Das Kabel des Magnetapparates ist an der linken oberen Seite des Motors entlang zur Spitze des Magnetkontrollarms zu führen und die Zunge so zu befestigen, dass sie, wie in Abbildung 13 gezeigt, nach innen gerichtet ist. Weiterhin ist das Kabel mittels der Klammer B (Abb. 13) anzubringen.



Abbildung 12



Abbildung 13

REGULIERUNG DER KONTROLLEN

Die Kontrollen müssen nummehr auf vollkommene Oeffnung und Schliessung der Drossel und volle Fröh. und Spätzündung eingestellt werden. Es wird dies durch Ablenkung der Kabel nach rechts oder links (dem vordern und hintern Teil der Maschine zu) innerhalb der Klammer A in Abbildung 12 und B in Abbildung 13 bewerkstelligt. Es sind zu diesem Zweck die klammerhaltenden Schrauben loszudrehen. Bei Regulierung der Kontrollen befolge man die auf Seite 5, 6 und 7 dieses Buches unter Abschnitt "Kontrollen" gegebenen Anweisungen. Die auf diesen Seiten gegebenen Anweisungen beziehen sich auf den Indian Prince, treffen jedoch auch auf das INDIAN 4 Modell zu.

abzunehmen) Um die Kette anzuziehen, schraube man die beiden Stützmuttern A, (Abb. 6) welche sich am Rahmen oberhalb des Dreiganggehäuses befinden los. Das Gehäuse kann dann unter Mitnahme des Kettenrades der Gegenwelle in seinen Rillen zurückgleiten. Die Kette sitzt vorschriftsmäßig straff, wenn sie ungefähr um 1 cm nach oben und unten bewegt werden kann. Falls der Getriebekasten, in dem Ermittle feststeht oder sich aus einem anderen Grund nicht bewegen lässt, stosse man mit einem in das sich am Rahmen befindliche ovale Stützloch eingeführten Schraubenzieher gegen die Stützen. Die Stützmuttern sind wieder fest anzuziehen und man überzeuge sich, dass die Einstellung der Vorderkette richtig ist.

Die hintere Kette ist genau wie eine Fahrradkette anzuziehen. Man schraubt die beiden Hinterachsenmuttern los, löst darnach den Klappenbolzen des Bremshebels, da die Befestigung des Bremshebels mit dem Hinterrad zusammen auf der Schiene des hinteren Rahmens zurückgleiten muss. Die Achsenstellschrauben sind gleichmäßig stark anzuziehen, um ein Schlagen des Rades zu vermeiden, bis die hintere Kette dieselbe Straffheit besitzt. Man ziehe die Achsenmuttern wieder an und gebe den Achsenstellschrauben eine leichte Drehung, damit sie sich während der Fahrt nicht losarbeiten. Man überzeuge sich, dass das Rad in der hinteren Gabel zentriert ist und achte darauf dass, nachdem die richtige Einstellung erzielt ist, der Klappenbolzen des Bremshebels angezogen wird. Falls die Maschine mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet ist, wird es sich als notwendig erweisen, das kleine Triebwerk zu regulieren. Hierzu schraube man eine der Klappenschrauben los und drücke das Triebwerk weit genug herunter, damit die Zahnräder kämmen. Man drehe das hintere Rad, um sich zu überzeugen, dass dieses Triebwerk nicht zu tief liegt und sich nicht verschoben hat.

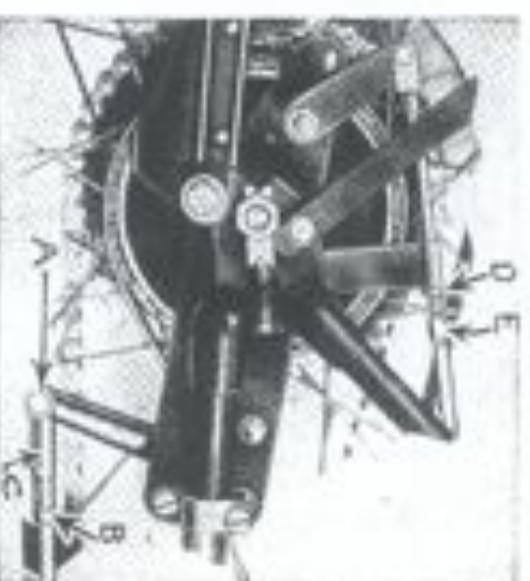
EINSTELLUNG DES DYNAMOTREIBRIEMENS

Durch Looschrauben der Bolzen M (Abb. 6), mit dem die Dynamostütze am Rahmenrohr befestigt ist, kann die Stütze so bewegt werden, dass der Treibriemen richtig eingestellt ist.

Man drehe, bei auf den Leergang gestelltem Schalthebel, das Hinterrad langsam und versuche festzustellen, ob die Zahnräder im Getriebekasten aneinanderstossen. Falls man ein knirschendes oder knatterndes Geräusch hört, muss die Schaltstange I (Abb. 6) entweder verlängert oder verkürzt werden. Zur Verkürzung derselben ist die Stellmutter B nach rechts, zur Verlängerung nach links zu drehen. Nachdem diese Verstellung vorgenommen ist, überzeuge man sich wie zuvor, ob irgendwelche Geräusche vernnehmbar sind. Falls sich die Einstellung als richtig erweist, klammern sich die Zahnräder im ersten, zweiten und dritten Gang, und es besteht nicht die Gefahr, dass dieselben bei scharfer Zugleistung oder plötzlicher Erhöhung der Geschwindigkeit abzurutschen.

EINSTELLUNG DER BREMSEN AM PRINCE

FUSSBREMSEN: Zum Anziehen der Bremse ist der Bolzen A herauszuziehen, die Sperrmutter B loszuschrauben und die Zunge C zur Verkürzung der Bremsstange zu drehen. Wie auf Seite 45 unter "Einstellung der Ausenbackenbremse an den neuen Scout und Chief Modellen" ausgeführt, ist das untere Band an der Ausenbackenbremse des Prince ebenfalls verstellbar. Wenn sich ein weiteres Drehen der Zunge als unmöglich erweist und die Bremse nicht fasset, ist neue Futterung der letzteren notwendig. Siehe Abbildung.



bremse der Prince Modelle sind auf Seite 46 gegeben.

HANDBREMSE: Bevor die INDIAN Modelle mit der INDIAN Bremse ausgerüstet wurden, war das INDIAN Prince Modell mit einer Ausenbacken—Hinterradbremse versehen, welche durch einen an der rechten Seite der Lenkstange angebrachten Handhebel betätigt wurde. Zum Anziehen dieser Bremse schraubte man die Sperrmutter D los und drehte die Stellmutter E soweit, bis das Kabel straff sitzt. Falls eine weitere Nachstellung nicht mehr möglich ist, muss die Bremse mit neuem Futter versehen werden.

Genaue Anweisungen über die Einstellung der INDIAN Vorderradbremse der Prince Modelle sind auf Seite 46 gegeben.

EINSTELLUNG DER KETTE

Nachstellung der Kette wird notwendig, da sich die Triebkette streckt. Obgleich es sich bei dieser Streckung nur um einen geringen Betrag handelt, sollte eine Nachstellung in häufigen Zwischenräumen vorgenommen werden, da eine lose Kette bei niedriger Geschwindigkeit und hohem Uebersetzungsverhältnis einen rauhen und stossweisen Lauf der Maschine, unnütze Beanspruchung des Motors, unnötige Abnutzung der Kette und Kettenräder und geräuschvolles Fahren verursacht.

Die Straffheit der vorderen Kette kann leicht festgestellt werden, indem man, gelien hinter dem Kettenchutz fasset. (Der Kettenchutz ist dabei nicht

befindet sich eine mit einem Schlitz versehene Muttersechse. Falls die Kupplung nicht glatt ausrückt, ist die Mutter F loszuschrauben und die gefällte Schraube G (Abb. 6) nach rechts zu drehen und zwar je nach der Viertelumdrehung, bis der erforderliche Spielraum von $\frac{1}{2}$ cm erreicht ist. Danach ist die Sperrmutter fest anzuziehen. Wenn die Räder sich kämmen, sollte, falls die Kupplung richtig eingestellt ist, die Maschine nicht das Bestreben haben, sich vorwärts zu bewegen, wenn die Kupplung ausgedrückt ist.

Falls Handkupplung verwendet wird, schraube man, sofern sich das Kabel gestreckt hat, die Sperrmutter D (Abb. 5) los und drehe die Stellmutter J soweit nach rechts, bis das Kabel straff sitzt.

Bei der Fußkupplung muss sich, wenn der Scharnierhebel K (Abb. 6) ein festes Einrücken der Kupplung erlaubt, das Hackenpedal der in Abbildung 2 wiederergegebenen Kupplungsschaukelsteuerung nicht mehr als $\frac{1}{2}$ cm vom Fußbreit entfernt befinden. Nachstellung auf die gewünschte richtige Stellung kann mittels der Zange A (Abb. 2) vorgenommen werden.

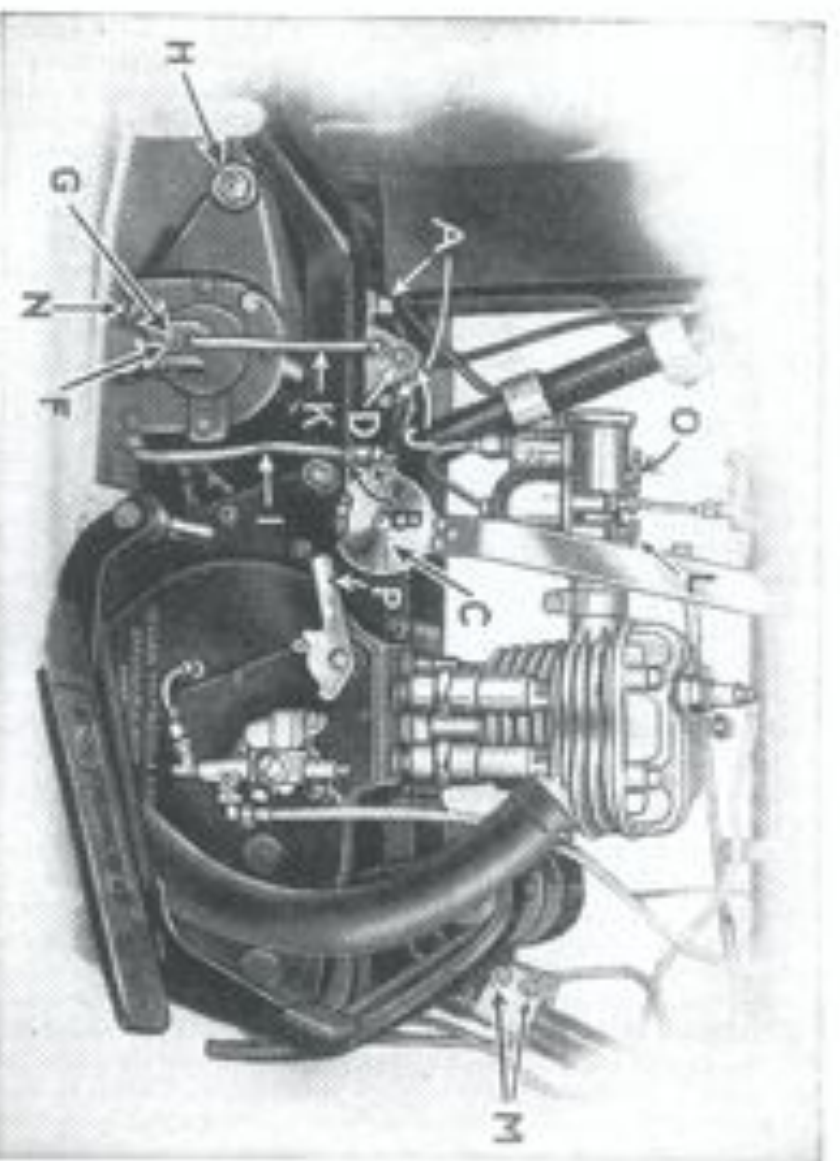


Abbildung 6

EINSTELLUNG DER SCHALTSTEUERUNG

Der Schalthebel wird durch sich an der Reibungsführungsplatte C befindliche Kerben in der richtigen Stellung gehalten. (Die farbe Kerbe ist für den Leerlauf.) Die einzige sich als notwendig erweisende Einstellung besteht sich auf die Länge der Schaltstange I.

Obgleich der Vergaser bei einer sehr selten Mischung zur Zufriedenheit arbeitet, ist dies in der Mehrzahl der Fälle unadeig und unwirtschaftlich. Wir empfehlen daher, das Gemisch für hohe Geschwindigkeit so schwach und sparsam als möglich einzustellen, wobei natürlich vermieden werden muss, die Leistungsfähigkeit des Motors zu beeinträchtigen.

Verminderung des Überflutens.—Ein Eindringen von Schmutzpartien oder Fremdkörpern in den Tank oder die Brennstoffleitung muss vermieden werden, da derartige Fremdkörper die Brennstoffzufuhr unterbinden und ein Aussetzen oder Zurückfeuern des Motors verursachen. Schmutz und Sedimente setzen sich häufig unter dem Schwimmerventil fest, sodass letzteres nicht richtig sitzt und dadurch Überfluten des Vergasers hervorgerufen wird.

EINSTELLUNG DER KUPPLUNG AM PRINCE

Es sind zwei getrennte Kupplungseinstellungen vorzunehmen. Die erste Einstellung reguliert die Kupplungsspannung, um ein durch normale Abnutzung hervorgerichtetes Abgleiten derselben zu vermeiden. Bei der anderen handelt es sich um eine Einstellung der die Kupplung steuernden Verbindungssteile, um ein glattes Ausdrücken der Kupplung zu erzielen.

Kupplungsspannung.—Gleiten der Kupplung lässt sich sehr leicht feststellen, wenn sich die Geschwindigkeit des Motors bei plötzlichem Öffnen der Drossel ohne anscheinende Erhöhung der Geschwindigkeit des Motorrades bemerkbar macht.

Anziehen.—An der Innenseite des Zahnrades des Fussanlassers K (Abb. 1) liegt am Kettenenschutz, auf der Anlasserseite der Maschine, eine starke Rollenfeder, welche durch eine Federkappenplatte oder Mutter, die mit zwei sich bei L. befindlichen Löchern versehen ist, gehalten wird. Man führe in jedes Loch einen Nagel oder ein weiches Fussessen ein und drehe, wenn die Spannung verstärkt werden soll, mittels des zwischen die Nägel oder Stössessen gesteckten Socketschlüsselgriffs die Kappenplatte nach rechts. Die Kappe ist jedesmal nur um eine halbe Drehung anzuziehen und man prüfe ständig nach, ob genügend Spannung erreicht ist. Man prüfe auf offener Strasse nach, ob die Kupplung abgleitet. Es ist darauf zu achten, dass die Spannung gerade gross genug ist, um den Motor zu halten, da andernfalls der die Kupplung steuernde Mechanismus ungehörlich stark in Anspruch genommen und hartes Fahren verursacht wird.

Falls die Kupplungsfeder abgenommen worden ist, zieht man die Kappe, nachdem die Feder wieder angebracht worden ist, um mehrere volle Drehungen an, bevor man die Kupplung auf Abgleiten prüft. Sobald man festgestellt hat, dass die Kupplung nicht hält, ist der Fehler sofort zu beheben da, falls die Kappe nicht sofort angezogen wird, das Brennfutter innerhalb kurzer Zeit soweit abgenutzt wird, dass es ersetzt werden muss.

Kupplungsauslösung.—Die Kupplung wird durch Anziehen des sich an der linken Lenkstangenseite befindlichen Handhebels mittels der Finger oder durch einen Schaukelfusshebel am linken Fussbrett ausgelöst. An der Aussparseite der Maschine befindet sich am Getriebekasten der zur Auslösung der Kupplung dienende Hebel K (Abb. 6). An diesem Punkte muss der Hebel einen Spielraum von ungefähr $\frac{1}{2}$ cm haben, bevor die Auslösung der Kupplung beginnt. Falls dieser Spielraum mehr als $\frac{1}{2}$ cm beträgt, besetzt die Möglichkeit, dass die Kupplung beim Ausdrücken schleift und die Zahnräder beim Schalten gegeneinander stoßen. An den Scharmierenden des Hebels K

lierung der Brennstoffmenge erfolgt durch eine Absperrvorrichtung, welche eine Einstellung auf vier verschiedene Stellungen ermöglicht.

Bevor das Motorrad die Fabrik verlässt, ist der Vergaser vor-schriftsmäßig eingebaut und eingestellt. Es ist jedoch wichtig, dass der Fahrer die folgenden Anweisungen sorgfältig befolgt, um die größte Motorleistung zu erzielen. Es besteht die Möglichkeit, dass die in der Fabrik vorgenommene Einstellung sich für die örtlichen Verhältnisse nicht besonders eignet.

Falls ein neuer Vergaser eingebaut worden ist, drehe man den für hohe Geschwindigkeit gekerbten Knopf A und den für niedrige Geschwindigkeit gekerbten Knopf B (Abb. 5) nach rechts, (im Sinne des Uhrzeigers) bis jede Nadel auf ihrem Sitze liegt. Nachdem die Nadel ihren Sitz berührt, darf keinerlei Gewalt angewendet werden. Der für hohe Geschwindigkeit bestimmte Knopf A und der für niedrige Geschwindigkeit bestimmte Knopf B sind ein-einhalb Drehungen nach links zu drehen. Die Drossel ist zu schließen und die Drosselaperterschraube D so einzustellen, dass die Drossel sich nicht vollkommen schließt.



Abbildung 5

Motor sich erwärmt, ist C vollkommen zu öffnen. Darauf ist der Nadelkopf B auf die zweite oder mittlere Stufe zurückzudrehen, bis sich der Motor gründlich erwärmt hat. Es ist dies gewöhnlich nach Zurücklegung einiger hundert Metern der Fall. Der Nadelkopf ist dann auf die normale oder untere Stellung zurückzudrehen.

Vergasereinstellung.—Die Zündung ist zu verzögern und die Motor-geschwindigkeit durch Drehen der Drosselaperterschraube D auf die gewünschte Fahrgeschwindigkeit zu regulieren. Die Brennstoffzufuhr für Leerlauf-geschwindigkeit ist durch Drehen der Nadel B auf die Stellung, bei welcher bester Lauf bei dieser Geschwindigkeit erzielt wird, zu regulieren. Es ist dabei im Betracht zu ziehen, dass das Leerlaufgemisch den ersten Teil der Beschleunigung reguliert. Das Gemisch darf deshalb nicht zu schwach sein. Man achte darauf, dass die Nadel für den Leerlauf bei Vornahme der Leerlauf-einstellung nicht gehoben wird. Das Gemisch für Geschwindigkeiten von über 45 km wird durch die Nadel A (für hohe Geschwindigkeit) reguliert. Drehen der Nadel nach rechts, (im Sinne des Uhrzeigers) vermindert die Brennstoffzufuhr; Drehen nach links liefert eine sattere Mischung.

Anfahren.—Der Vergaser ist mit einer auf der Leerlaufnadel B angebrachten Hubnadel ver-

sehen, um Anlassen und An-wärmen des Motors zu erleich-tern. Der gekerbte Knopf ist hochzuziehen und nach oben zu drehen. Es wird hierdurch ein satteres Gemisch für den Leer-lauf geliefert. Der Drosselklas-ser C muss weit geöffnet sein, und die Drossel ein wenig, nicht mehr als ein Achtel geöffnet sein. Bei kaltem Motor ist C um eine Kerbe der offenen Stellung zuzudrehen und der Motor zum Zwecke der Prime-rung um zwei oder drei Um-drehungen zu drehen. Wenn der

SCHALTUNG

Die Indian Maschinen sind mit durchgehender Schaltung versehen, welche drei Uebersetzungsverhältnisse liefert: niedrig, mittel und hoch. Da der Prince Motor die für ihn angeetzte P.S. Leistung erst bei hoher Umdrehungszahl pro Minute erreicht, erweist sich ein Umschalten zuweilen als notwendig. Es ist dementsprechend beim Anlassen der Maschine oder Befahren sandiger oder schmutziger Strassen und bei der Ueberwindung scharfer Steigungen zweckmässig, den zweiten Gang zu benutzen. Man vermeide ein schweres oder rackweises, durch ungenügendes Momentum oder eine zu schwere Last hervorgerufenes Arbeiten der Maschine. Es kann dies durch leichte Zündverzögerung und falls notwendig Einschaltung einer niedrigeren Uebersetzung vermieden werden.

Die Kupplung muss ausgerückt sein, bevor geschaltet werden kann. Eine Vernachlässigung dieses Punktes kann zu Bruch von Teilen des Triebmechanismus oder des Getriebes führen.

Einschaltung einer höheren Ganges.—Man rücke die Kupplung aus. Der Schalthebel wird zurückgezogen, um eine niedrigere Uebersetzung zu erzielen. Um auf den zweiten (mittleren) Gang zu schalten, ist die Drossel zu schliessen und die Kupplung auszurücken. Der Schalthebel ist am "Leerang" Punkt vorbei auf die mittlere Stellung zu schieben und die Kupplung ohne Verzögerung einzurücken. Die Drossel ist zu öffnen, um die Maschine auf grosse Geschwindigkeit zu bringen. Beim Schalten auf "hoch" ist wie oben ausgeführt zu verfahren, ausgenommen, dass der Schalthebel vollkommen nach vorn geschoben wird.

Einschaltung eines niedrigeren Ganges.—Die Geschwindigkeit der Maschine ist durch teilweises Schliessen der Drossel zu vermindern, bevor Schaltung erfolgen kann. Die Kupplung ist auszurücken und nachdem der nächstniedrigere Gang eingeschaltet worden ist, wieder einzurücken. Sobald der Motor beginnt, schwerer zu arbeiten, wie z.B. bei Ueberwindung einer scharfen Steigung, Durchfahung sandiger Stellen u.s.w. ist sofort auf eine niedrigere Uebersetzung zu schalten.

Wenn bei Einschalten eines höheren Ganges die Geschwindigkeit der Maschine nicht verringert wird, übt das Ausrücken der Kupplung eine starke Ueberlastung auf die Teile der Maschine aus. Bei Benutzung einer hohen Uebersetzung ist die Geschwindigkeit des Motorrades durch die Drossel zu regulieren. Wenn man im ersten Gang mit einer Stundengeschwindigkeit von weniger als 25 km fährt, oder eine scharfe Steigung zu überwinden oder durch tiefen Sand zu fahren hat, muss, wenn die Drossel plötzlich geöffnet wird, der Motor durch leichte Verzögerung der Zündung unterstützt werden, da hierdurch grössere Leistungsfähigkeit und geringere Inanspruchnahme des Motors erzielt wird.

EINSTELLUNG DES INDIAN-SCHIEBLER VERGASERS (INDIAN PRINCE)

Man nehme keinerlei Vorstellungen am Vergaser vor, wenn man nicht absolut sicher ist, dass der Vergaser nicht vorchriftsmässig arbeitet. Der Indian-Schiebler Vergaser beliefert die Mischkammer mit Brennstoff. Die Nadelstellungen gewährleisten die Lieferung einer vorchriftsmässigen Brennstoffmenge für jede Geschwindigkeit. Die zur Verdampfung des Brennstoffs benötigte Primierluft wird von hinten in den Vergaser gezogen. Die Regu-

TEIL III

für den

Fahrer des Indian 4

Im Betriebe und bei der Wartung des INDIAN 4 Modells ist kein Fako von grösserer Wichtigkeit, als die vorschriftsmässige Schmierung jedes einzelnen sich bewegenden Teiles.

Tatsächlich lässt sich grössere Geschwindigkeit und Kraft aus der 1 DIAN 4 Maschine herausholen und die Lebensdauer der Maschine nur durch eine Massnahme verlängern—vorschriftsmässige und ausreichende Schmierung.

Die folgenden Seiten befassen sich mit der Schmierung und den normalen Einstellungen am INDIAN 4 Modell, wobei auf die anderen Teile dieses Buches verwiesen wird, welche sich auf das INDIAN 4 Modell beziehen.

ZUSAMMENBAU

In der Mehrzahl der Fälle wird die Maschine in fahrbereitem Zustand geliefert. Falls sie jedoch im Versacke verpackt ankommt, verfähre man genau gemäss der auf Seite 4 für den "Indian Prince" gegebenen Anweisung! Die Lenkstange wird genau, wie auf Seite 22 beschrieben (Die Lenkstange an den Scout und Chief Modellen sind in Entwurf und Konstruktion ähnlich) aufgesetzt.

Dann setze man die Stützen der Köpflampe ein und bringe, wie auf Seite 22 beschrieben, Köpflampe, Instrumentenbrett, Drahtbügel, Schlüsselam und Batterie an. Die Werkzeugtasche befindet sich mit dem anderen Teil in einem besonderen Behälter. Darnach können die Kontrollvorrichtung wie folgt angebracht werden.

WICHTIG: Die auf Seite 22 und 23 gegebenen Anweisungen zur Verblindung der Steuerungen dürfen nicht befolgt werden. Es ist lediglich gemeint, dass die nachstehenden Anweisungen zu verfahren.

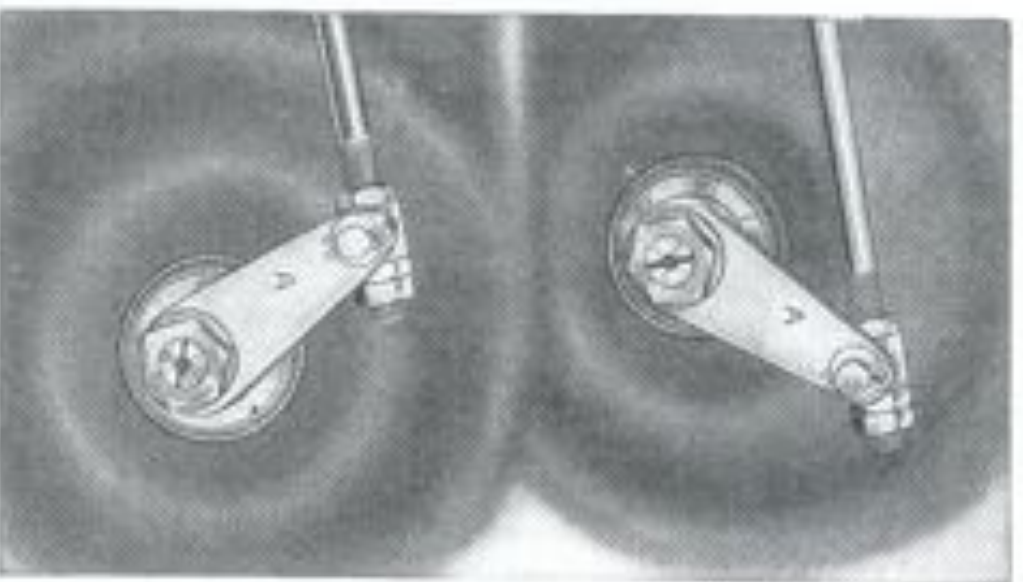


Abbildung 10

ten automatisch aufgehoben wird.

Die Innenseite der die Auslösung der Kupplung bewirkenden Schnecke ist achtkantig und entspricht damit dem achtkantigen Endstück der Schneckenwelle. Auf diese Weise wird ermöglicht, dass 10 verschiedene Stellungen der Kupplungsschnecke im Verhältnis zum die Kupplung betätigenden Hebel möglich ist; in allen Fällen muss jedoch der Hebel in einer Stellung bleiben welche, wenn auf die Uhr übertragen, einer Uhrzeigerstellung von "2 Uhr" entspricht. Wenn der Hebel abgenommen und herumgedreht wird, sodass der hintere Teil an der sechseckigen Mutter liegt, kann eine Einstellung auf den halben zwischen den flachen Seiten bestehenden Abstand erfolgen. Um eine durch Abnutzung der Plattenoberfläche hervorgerufene Verschiebung auszugleichen, ist der Hebel A abzunehmen und die Schnecke mittels eines in das geschlitzte Ende eingeführten Schraubenziehers zu drehen. Es ist zweckmässig, die Kupplungsschnecke so einzustellen, dass die Schnecke nicht "reitet", und hierdurch volles Einrücken der Kupplungsplatten ermöglicht wird. Das Hackenpedal ist dabei vollkommen nach unten zu drücken. Die Stellung des die Kupplung tätigenden Hebels (derselbe zeigt auf 2 Uhr) ist nicht zu ändern.

Es muss darauf geachtet werden, dass bei eingerückter Stellung (Oberteil der Abb. 10) die zur Auslösung dienende Schnecke keinen nach aussen gerichteten Zug gegen die vordere Platte der Kupplung ausüben darf. Falls dies nicht der Fall ist, "reitet" die Kupplungsschnecke und eine Beschädigung der Kupplung ist die Folge.

Die Kupplungsschnecke ist so einzustellen, dass sie eine Auslösung der Kupplung nicht eher bewirkt, bevor nicht der Hebel A eine Stellung erreicht hat, welche auf einer Uhr übertragen "1½ Uhr" anzuzeigen würde. Es bedeutet dies, dass ein kleiner Spielraum vorhanden sein muss, bevor die Schnecke beginnt, einen Zug gegen die Kupplungsauslösungss-Platte auszuüben. Wenn das Hackenlassen des Schaukelpedals um 1 bis 1½ cm über das Fusslorett gehoben werden kann, ohne dass eine tatsächliche Auslösung der Kupplung beginnt, besteht genügend grosser Spielraum. Es ist von Wichtigkeit, dass dieser Punkt beachtet wird, da bei Bestehen dieses Spielraums jede Abnutzung der Kupplungsplat-

mittelschweres Öl verwendet, so benütze man für den Primaratrieb und das Dreiganggetriebe "Mobil Arctic" oder Öl gleicher Beschaffenheit. Bei warmem Wetter benütze man für den Primaratrieb Indian "Medium" (Mittel), oder ein Öl gleicher Beschaffenheit, wenn der Motor mit Indian "Heavy" (Schwer) geschmiert wird. Bei kaltem Wetter ist Indian Transmissionsöl zu benutzen.

Es besteht bei sehr kaltem Wetter die Möglichkeit, dass das Öl der Kupplung sich verdickt, wenn der Motor einige Zeit kalt gewesen ist. Es wird hierdurch leicht beim Schalten "Schleifen" der Kupplung hervorgerufen. In diesem Falle verdünnt sich das Öl jedoch auf seine normale Beschaffenheit, sobald der Motor warm wird und die Kupplung arbeitet vorchriftsmäßig.

Nachstellung der Kupplung selbst ist nicht erforderlich. Es kann sich als notwendig erweisen, die Verbindungsstelle der Kupplung von Zeit zu Zeit einer Nachstellung zu unterziehen, um reibungsloses Ein- und Auskuppeln zu erzielen. Der auf der Aussenseite liegende, die Kupplung betätigende Schneckenhebel A (Abb. 10) liegt in dem achtkantigen Ende der Kupplungsschneckenwelle. Diese Schneckenwelle besitzt ein Gewinde für eine sechseckige Sperrmutter und ist mit einem Schlitz versehen. Der die Kupplung betätigende Hebel ist mit dem Schaukelpedal der Kupplung durch eine Stange verbunden.

Wenn die Kupplung voll eingerückt ist, muss sich der Hebel A in der in dem oberen Teil der Abbildung 10 angedeuteten Stellung befinden. Bei voll ausgerückter Kupplung soll Hebel A in der im unteren Teil von Abbildung 10 angegebenen Stellung stehen. Die Hebelstellung mit der Stellung des Stundenzeigers einer Uhr verglichen würde ergeben, dass der Hebel A bei eingerückter Kupplung auf "10 Uhr," bei ausgerückter Kupplung auf "10 Uhr" zeigt.

kommen nach hinten gezogenem Hebel ist der erste Gang eingeschaltet. Schiebt man den Hebel nach vorn, so wird zunächst der Leerang erreicht, bei welchem die Zahnräder nicht kämmen. Vor dem Leerang liegt die mittlere oder zweite Gang. Bei vollkommen nach vorn geschobenem Hebel der hohe Gang eingeschaltet.

Das von dem Getriebe benötigte Öl wird aus dem Gehäuse des Primärtriebels geliefert. Der richtige Ölstand wird durch den sich am hinteren Teil des Primäranggehäuses befindlichen Ölstandstopfen bestimmt. Die Getriebekasten der Chief und Scout Modelle ist am Boden mit einem Abflusstopfen versehen, sodass das alte Öl abgelassen werden kann.

Man achte sorgfältig darauf, dass genügend Öl vorhanden ist um ein Laufen der Zahnräder und Lager im trockenen Zustande zu vermeiden. Bei warmem Wetter benutze man Indian Oil "Medium" (Mittel), bei kaltem Wetter das Indian Transmissionsöl.

SCHMIERUNG DES PRIMÄRANTRIEBS

Primärantrieb. Am oberen Teil des Gehäuses befindet sich hinten ein grosser einschraubbarer Stopfen, welcher dazu dient, Öl in das Gehäuse des Primärtriebels und des Getriebes zu füllen. Unmittelbar unterhalb des die Kupplung betätigenden Hebels befindet sich ein Ölstandstopfen. Wenn man sich von der Menge des vorhandenen Oils überzeugen will, entferne man diesen Stopfen und achte darauf, ob Öl abläuft. Falls kein Öl austritt, schraube man den oberen Stopfen aus und fülle Öl in das Gehäuse des Primärtriebels bis es am Ölstandloch austritt. Es ist dann der richtige Ölstand vorhanden. Es sind dann beide Stopfen aufzusetzen und man achte darauf, dass dieselben stets fest angezogen sind.

Man überzeuge sich in regelmäßigen Abständen, d.h. wenigstens einmal wöchentlich oder je nach 800 km von der Menge des vorhandenen Oils in Primärtriebgehäuse. Die Befolgung dieser Vorschrift ist von Wichtigkeit.



Auffüllung des Primärantriebsgehäuses mit Öl

WARTUNG DER KUPPLUNG AN CHIEF UND SCOUT MODELLE

Die Kupplung der Scout und Chief Modelle besteht aus einer Reihe von Platten. Die Platten bestehen wechselnd aus gehärtetem Stahl und Reibmaterial. Die Kupplung arbeitet zufriedenstellend, vorausgesetzt, die Schmierung werde das richtige Schmiermittel benutzt, und der Fahrer helfe die nachstehend gegebenen Anweisungen.

SCHMIERMITTEL.—Bei kaltem Wetter ist für die Kupplung ein leichteres Öl, als für den Motor zu benutzen. Wird für den Motor Indi-

die Drossel ein wenig zu öffnen, wobei gleichzeitig der Hackenfußhebel langsam herunterzudrücken ist. Das Motorrad wird daraufhin anfahren.

Es ist darauf zu achten, dass, wenn die Maschine auf Geschwindigkeit gebracht wird, Drossel und Kupplung stets gleichzeitig bedient werden. Wenn die Maschine frei läuft, ist die Drossel zu schliessen, bis die Maschine mit der gewünschten Geschwindigkeit läuft.

Die Kupplung darf nicht plötzlich eingerückt werden, da sonst der Motor stehen bleibt.

Man lasse die Maschine stets bei niedriger Uebersetzung an, da auf diese Weise das Getriebe am wenigsten beansprucht wird.

Falls das Rad stossweise fährt, ist die Kupplung durch Heruntertreten des Zehenpedals langsam auszurücken, bis dieses stossweise Arbeiten behoben ist. Die Kupplung soll als Kissen für den durch die Entzündung des Motors hervorgerufenen Kraftstrom dienen und diese Kraft in einen weichen Antrieb des Hinterrades umwandeln. Der Fahrer lernt sehr schnell, bei welcher Stellung des Schankelpedals die besten Resultate erzielt werden.

Unter keinen Umständen überlaste man den Motor und ziehe in Betracht, dass die niedrige und mittlere Uebersetzung vorhanden ist, welche dazu benutzt werden soll, die Arbeit welche, falls die Maschine mit hoher Uebersetzung läuft, eine zu starke Beanspruchung darstellt, abzunehmen.

SCHALTUNG DER GAENGE

Bevor man schaltet, muss die Kupplung ausgerückt werden. Nachlässigkeit in dieser Bezeichnung kann zu Bruch im Getriebechamalmus oder Getriebe führen. Bevor man vorschriftsmässig schalten kann, muss die Kupplung vollkommen ausgeschaltet sein.

SCHALTUNG AUF HOEHEREN GANG.—Zum Ausrücken der Kupplung ist das Zehenpedal stark und schnell herunterzudrücken. Um auf den zweiten (mittleren) Gang einzuschalten, ist die Drossel zu schliessen und gleichzeitig die Kupplung auszurücken. Der Schalthebel ist über den "Leer-gang" Punkt hinaus auf den mittleren Gang zu stellen, und die Kupplung unverzüglich durch Heruntertreten des Hackenpedals einzurücken. Die Maschine wird durch Öffnen der Drossel auf Geschwindigkeit gebracht. Wenn der dritte Gang eingeschaltet werden soll, ist wie oben angeführt zu verfahren, ausgenommen dass der Schalthebel vollkommen nach vorn geschoben wird.

SCHALTUNG AUF NIEDRIGEREN GANG.—Bevor Schaltung erfolgen kann, muss die Geschwindigkeit des Motorrades durch teilweises Schliessen der Drossel verringert werden. Die Kupplung ist auszurücken; dann schalte man auf die nächsttiefere Uebersetzung, worauf die Kupplung wieder unverzüglich einzurücken ist. Sobald der Motor beginnt, stark zu arbeiten, wie z. B. bei Uebersetzung einer scharfen Steigung, auf sanftigen Wegen u. s. w., ist sofort ein niedrigerer Gang einzukuppeln.

Falls die Geschwindigkeit des Motorrades beim Schalten auf einen niedrigeren Gang nicht verringert wird, erfolgt beim Einkuppeln starke Belastung der ganzen Maschine.

Nachdem der hohe Gang eingekuppelt ist, wird die Geschwindigkeit des Motorrades durch die Drossel reguliert. Man fahre stets mit grösster Frühzündung; es muss jedoch darauf geachtet werden, dass der Motor nicht zu klopfen beginnt. Falls sich ein Klopfen entwickelt, ist die Frühzündung durch Drehen des Handgriffs nach innen zu verringern, worauf das Klopfen aufhört.

ANLASSEN DES MOTORS

Die Ventile sind mittels der sich am Brennstoffbehälter befindlichen Stoscheibe zu heben. Man setze den Fuss auf die Anlasserkurbel, wobei darauf zu achten ist, dass dieselbe mit dem Sperrzahnrad kämmt, und trete schnell und fest durch. Wenn die Kurbel sich auf halbem Wege nach unten befindet, gehe man die Stoscheibe des Auspuffventils frei, setze jedoch den Druck auf die Anlasserkurbel fort, bis dieselbe vollkommen heruntergedrückt ist.

1. Beim Anlassen ist die Drossel geschlossen oder fest geschlossen zu halten und darf bei Anwendung des Anlassers nicht aufgedreht werden. Die Zündung ist soweit als möglich vorzustellen.

2. Anlassen eines kalten Motors.—Der Hebel der Luftregulierung ist je nach der Witterung auf "START" oder "PRIME" zu stellen. Bei mässiger Temperatur ist er auf "START", im Winter auf "PRIME" zu stellen. Zur Primierung der Zylinder ist der Anlasser ein- oder zweimal durchzutreten.

Falls der Hebel der Luftregulierung nicht bereits auf "START" gestellt ist, muss er in diese Stellung gebracht werden. Der Motor ist durch kräftiges Durchtreten des Anlassers anzusetzen.

WICHTIG: Der Motor arbeitet nicht, wenn der Hebel der Luftregulierung auf "PRIME" gestellt ist.

3. Sobald der Motor anspringt, ist die Drossel gerade weit genug zu öffnen, um den Motor zur Erwärmung laufend zu halten, oder bis man fertig ist, die Maschine in Bewegung zu setzen. Kurz nach Anspringen des Motors ist der Hebel der Luftregulierung auf "WARM UP" zu stellen.

Die Luftregulierung ist, je nach Witterung, nach $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ km zurückgelegter Fahrstrecke auf "OPEN" zu schieben.

4. ANLASSEN EINES WARMEN MOTORS. Es ist gewöhnlich nicht notwendig, den Hebel der Luftregulierung hochzuschieben. Bei einigen Motoren wird man jedoch finden dass, wenn sich dieselben in heissem oder warmem Zustande befinden, einfacheres Anspringen erzielt wird, wenn der Hebel eine Kleinigkeit hochgeschoben ist. Es hängt dies in gewissem Masse davon ab, wie der Vergaser auf niedrige und Loetlaufgeschwindigkeit eingestellt ist.

Witterungsverhältnisse beeinflussen das Anlassen und es kann sich als notwendig erweisen, den Anlasser mehr als einmal durchzutreten. Dekomprimierung (durch Hochheben des Auspuffventils) ermöglicht schnelleres Ankurbeln des Motors, während Einspritzung von Brennstoff durch die Primiervorrichtung Verdünnung des Oels und Lösung der Kolbenringe hervorruft.

Zum Anlassen ist die Drossel nicht weit zu öffnen, da hierdurch Rausen des Motor aber vorgerufen würde. Rausen eines Motors stellt Missbrauch desselben in seiner üblichsten Form dar und sollte auf keinen Fall gestartet werden.

ANLASSEN DER MASCHINE AUF DER STRASSE

Vor Anlassen der Maschine oder Schaltung der Gänge muss die Kupplung durch Heruntertreten des Zehnpedals ausgerückt werden. Die Maschine ist von dem Sänfter herunterzunehmen, worauf der Fahrer aufsteigt und den Schalthebel zurückzieht, bis er auf "niedrig" gestellt ist. Bei vorschriftsmässiger Behandlung des Hebels kann das Getriebe ohne Schwierigkeit geschaltet werden, sodass es nicht notwendig ist, die Zahnräder durch Gewalt zum Kämmen zu bringen. Die Zündung ist vollkommen vorzustellen und

49 wiedergegebenen Vorschriften. Unter keinen Umständen unterlasse man, diesem Punkt die notwendige Aufmerksamkeit zu schenken, da andernfalls erhebliche Reparaturkosten entstehen.

BEDIENUNG DER KONTROLLEN

Zündung und Drossel werden durch Drehen der Handgriffe gesteuert. Eine Drehung des linken Handgriffs nach innen (der Maschine zugerichtet) öffnet die Drossel, ein Drehen nach aussen (von der Maschine abgewandt) schliesst die Drossel. Drehen des rechten Handgriffs nach innen, (der Maschine zugerichtet) bewirkt Frühzündung. Drehen nach aussen (von der Maschine abgewandt) bewirkt Spätzündung.

Man merke sich folgende einfache Regel: wenn beide Handgriffe nach innen gedreht sind, erhöht sich die Geschwindigkeit; wenn die Handgriffe nach aussen gedreht sind, verringert sich die Geschwindigkeit.

Die Kupplung wird durch einen am linken Fusstreit angebrachten Schaukelhebel gesteuert. Ein Heruntertreten des Zeh- oder vorderen Hebelteiles bewirkt Auslösung der Kupplung, während bei Herunterdrücken des Hacken- oder hinteren Hebelteiles die Kupplung eingerückt wird. Die Aussenbackenbremsen der Scout und Chief Maschine werden durch einen sich am rechten Fusstreit befindlichen Fusshebel bedient. Die Bremsen wirken nur so lange, als der Fusshebel heruntergedrückt gehalten wird. Die Vorderradbremse wird durch Druck auf den sich an der linken Seite der Lenkstange befindlichen Handhebel angezogen. Die Bremswirkung endet mit Auflösen des Druckes. Der Schalthebel befindet sich auf der rechten Seite des Tankes. Er hat vier Stellungen: niedrig, Leergang, mittel und hoch. In der hintersten Stellung besteht niedrige Übersetzung, die nächste Stellung liefert "Leergang," bei welchem die Zahnräder nicht klammern. Die dritte Stellung (eine Stufe vor dem Leerlauf) liefert mittlere oder zweite Übersetzung, während die vorderste Stellung hohe Übersetzung liefert. Die verschiedenen Schaltstellungen sind beim Schalten deutlich zu fühlen.

VORBEREITUNGEN ZUM ANLASSEN DER SCOUT UND CHIEF MODELLE

Man stelle die Maschine auf den Sänder.

Das Brennstoffabsperrventil ist um drei oder vier Drehungen aufzuschrauben. Man ziehe den Sössel in der Einfüllöffnung hoch und schraube die Spritze los. Die Primervorrichtung (Becher in Zylinderköpfen) ist zu öffnen und mittels der Spritze in jeden Zylinder eine Ladung einzuspritzen. (Es ist dies nur bei sehr kaltem Wetter notwendig). Die Primervorrichtung ist wieder zu schliessen.

Die neueren Indian Modelle sind mit dem Schebler Del-auxe Vergaser ausgerüstet. Anweisungen für die Einstellung dieses Vergasers sind in Teil IV, Seite 60-61 zu finden.

Das Hackenpedal ist zum Einrücken der Kupplung herunterzutreten und der Schalthebel auf den Leergang einzustellen.

Man unterlasse nicht, mit der Handölpumpe Öl in die Motorbauteile zu pumpen (drei Pumpenschläge). Man überzeuge sich, dass sich in der Ölleitung keine Luft befindet. Siehe Seite 49.

Das Rohr der Handölpumpe ist im Innern des Ölbehälters im Tank angebracht. Der Stößel wird durch Drehen des Griffs nach rechts festgestellt. Zur Freigabe des Stößels drehe man den Griff nach links, bis die Sperrung behoben ist.

WICHTIG: Wir empfehlen zur Schmierung von Indian Motoren, welche mit aus Aluminiumlegierung bestehenden Kolben versehen sind, unbedingt Indian Speed Oil oder Wakefield Castrol "R." zu verwenden. Castor Schmieröl kann von Ihrem Indian Vertreter oder direkt von uns bezogen werden.

Man fülle unter keinen Umständen Öl in den Brennstoffbehälter oder Brennstoff in den Ölbehälter.

BRENNSTOFF UND OEL

Man verwende nur erstklassigen Brennstoff und giesse denselben vor Füllung in den Tank durch einen Seiber, um Fremdstoffe und Wasser zu entfernen. Man kann einen guten Seiber aus einem Stück reinem Gazegewebe herstellen, welches Wasser und Fremdkörper auffängt.

Man fülle der Brennstofftank niemals in der Nähe einer offenen Flamme, da die Gefahr einer Explosion besteht, welche leicht zu Verletzung für Sie und Beschädigung der Maschine führen kann.

Wenn die Maschine nicht gebraucht wird, ist der Deckel des Einfülllochs fest aufgeschraubt und das Absperrventil geschlossen zu halten.

Man verwende **INDIAN OEL**, welches bei sämtlichen Vertretern erhältlich ist. Indian Öl wird nach unsern eigenen Formeln hergestellt. Seine Verwendung gewährleistet ruhigeren Lauf des Motors, grössere Kraft und längere Lebensdauer. Bei Verwendung von minderwertigem oder ungeeignetem Öl besteht die Gefahr der Beschädigung der Lager und anderen arbeitenden Oberflächen und kann zu erheblichen Reparaturkosten führen. Indian Öl ist erstklassig in Qualität und stellt sich auf die Dauer am billigsten. Auf Seite 51 ist eine Aufstellung der vorschrittsmässig zu verwendenden Ölqualitäten wiedergegeben.

Ausführliche Anweisungen für die richtige Schmierung Ihres Motorrades sind in dem besondern Instruktionsbuch "Vorschrittsmässige Schmierung der Indian Motorräder" enthalten. Dies Buchlein befindet sich im Werkzeugkasten.

Bevor die Maschine die Fabrik verlässt, wird das Öl aus der Motorbasis abgelassen. Es ist daher notwendig, mittels der Handölpumpe Öl in die Motorbasis zu pumpen. Es sind hierzu zwei oder drei Pumpenschläge auszuführen. Man überzeuge sich hierbei, dass die Pumpe Öl und nicht Luft zieht. Der Griff ist langsam herauszuziehen und es muss sich hierbei ein gewisser Widerstand bemerkbar machen. Dann drücke man den Griff langsam und fest nach unten, um das Öl in die Motorbasis zu pumpen.

Der mechanische Oeler beginnt mit der Lieferung der vorschrittsmässigen Ölmenge, sobald der Motor anspringt, falls nicht die Pumpe Luft saugt. Man überzeuge sich dass, nachdem der Ölfrank gefüllt ist, der Oeler vorschrittsmässig arbeitet. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die auf Seite

Das biegbare Rohr des Kontrollkabels A (Abb. 9), welches an der linken Seite der Lenkstange austritt, ist zur rechten Seite des Rahmenkopfes zum oberen Schlitze in Stütze B zu führen und durch Klampe C zu ziehen. Dann drehe man den Vergaserdrosselhebel soweit als möglich nach rechts zurück und befestige das Kabel an G.

Die biegbaren Rohre kreuzen sich nunmehr vor dem Rahmenkopf und sind so einzustellen, dass die Lenkstange frei von einer Seite zur andern bewegt werden kann, ohne die Rohre zu beschädigen oder einen Zug auf dieselben auszuüben.

Nachstellungen werden durch Verschiebung der Kabel in den Klammern E und C vorgenommen.

Genaue Anweisungen, wie diese Einstellungen vorzunehmen sind, um volles Schliessen und Öffnen der Drossel sowie richtige Früh- und Spätzündung zu erzielen, sind in Teil I dieses Buches, Seite 4, unter "Anweisungen zum Zusammensetzen des Indian Prince" enthalten.

Nachdem die Kontrollen einmal richtig angebracht worden sind, sehe man sämtliche Schrauben und Einstellungen nochmals genau nach und überzeuge sich, dass dieselben fest angezogen sind.

Der Handhebel der Vorderradbremse ist an der rechten Seite der Lenkstange anzubringen, wo er leicht bedient werden kann. Dieser Handhebel ist an dem aufgerollten und am Rahmen befestigten Kabel angebunden. Er ist aufzusetzen und mittels der Klampe zu befestigen. Nachdem der Handhebel angebracht worden ist, befestige man das Kabel mit der zu diesem Zweck gelieferten Lenkstangenklammer an der Lenkstange und befestige das Kabel mittels der Klammer am Schutzblech. Wie aus der Abbildung der 1929 Indian Vorderradbremse auf Seite 47 hervorgeht, ist das Kabel bei E nicht straff angezogen.

FÜLLEN DER TANKS

Nachdem die Maschine zusammengesetzt und die einzelnen Teile angebracht worden sind, fülle man die Brennstoff- und Ölbehälter. Der Brennstoffbehälter wird durch die hintere Öffnung gefüllt, nachdem die einen Einfüllstutzen bilden die Kappe abgeschraubt worden ist. Hinter dem Einfüllloch für Brennstoff ist ein Abschlussventil angebracht. Wenn dies Ventil vollkommen eingeschraubt ist, wird der Brennstoffzufluss zum Vergaser unterbrochen.

Ein Unterschied in der Größe des Brennstoff- bzw. Ölbehälters besteht bei den Scout und Chief Modellen nicht. Die Behälter fassen 12 Liter Brennstoff und 3 Liter Öl. Der Öltank wird durch die vordere Einfüllöffnung gefüllt.

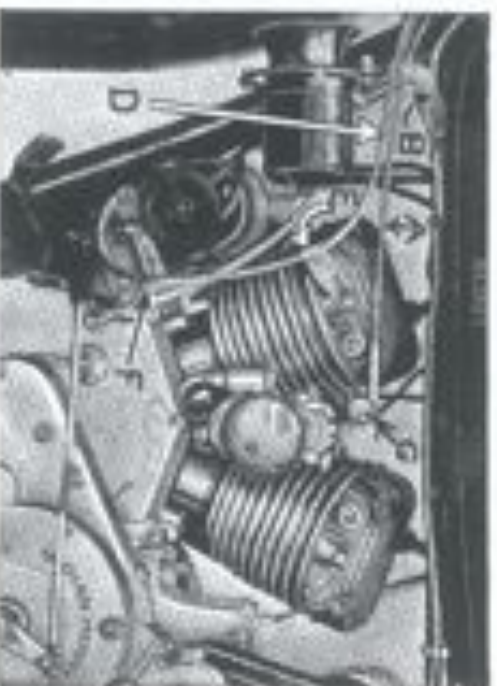


Abbildung 9

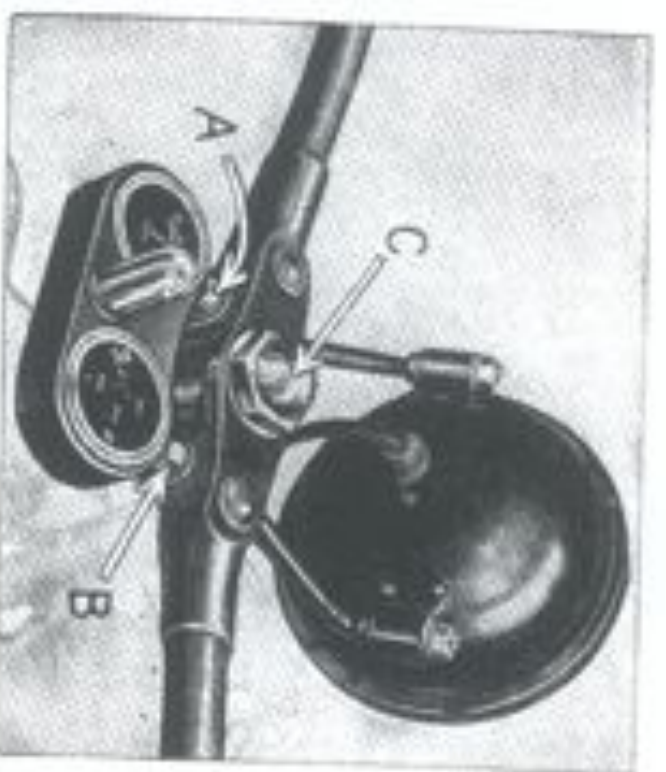


Abbildung 8

Beim Aufsetzen der Lenkstange sind zunächst die Kopflager (siehe Seite 65) richtig einzustellen. Dann setze man die Lenkstange auf und lege die Unterlegscheibe des Kopfstellkonus so auf, dass der Rand derselben in das sich an der Lenkstangensäule befindliche Loch passt. (Abb. 8) Daraufhin ist die Seilkonusmutter bei C einzusetzen und anzuziehen. Nach Anziehen derselben ist die Einstellung der Kopflager nachzuprüfen und falls der Lager richtig sitzen, die Unterlegscheibe nach oben gegen eine der flachen Seiten α der Mutter zu biegen.

Die Lenkstange wird durch die Kopflampenetützen, welche durch die Lenkstange gehen und, wie aus der Abbildung hervorgeht das Instrumentenbrett halten, fest gegen die Gabelseite gedrückt. Man versuche nicht, die Stützen durch die Lenkstange zu schieben und dann die Kopflampe anzubringen, sondern verahre wie folgt: Die Stützen sind in die Kopflampensekel einzuführen und Muttern und Unterlegscheiben sind lose aufzusetzen, sodass die Stützen sich frei in den Sockeln bewegen können. Dann schiebe man die Stützen durch die Löcher der Lenkstange und bringe das Instrumentenbrett, wie in Abbildung 8 gezeigt an. Die Muttern A und B sind fest anzuziehen. Das Instrumentenbrett wird für sämtliche Scout Modelle vollständig, d.h. mit hergestellten Verbindungen geliefert. Falls die verschiedenfarbigen Drähte jedoch nicht verbunden sein sollten, hole man dies in Anlehnung an das auf Seite 8 wiedergegebene Schema nach. Nachdem sich das Instrumentenbrett an seinem Platz befindet, wird das Drahtbündel an der Vorderseite des Tanks und am unteren Tankrohr entlang nach unten geführt. Die farbigen Drähte sind mit der Batterie, dem Hupendynamo und der Schlusslampe laut Schema auf Seite 36 zu verbinden. Die Batterie muss so aufgestellt werden, dass sie mit "POS" bezeichnete Pol nach der hinteren Innenseite gerichtet ist. Sie wird mit dem roten Draht, und der mit "NEG" bezeichnete Pol mit dem kurzen Ende des blauen Erdungsdrahtes verbunden. Dieser Erdungsdraht ist an einer der Muttern, mit welchen der Getriebekasten des Dynamo gehalten wird, befestigt.

VERBINDUNG DER KONTROLLLEN

Das an der rechten Seite der Lenkstange austretende biegbare Rohr des Zündkontrollkabels D (Abb. 9) ist zur linken Seite des Rahmenkopfes zu führen, an dem unteren Schlitz der Stütze B zu verbinden und durch Klammpe E zu ziehen. Dann ist der Kontaktunterbrecherhebel des Magnetapparates soweit als möglich nach oben zu schieben und das Kabel bei F zu befestigen.

TEIL II

für

Indian Scout und Chief
Fahrer

AUSPACKEN DER MASCHINE

Falls die Maschine direkt an den Käufer geliefert wird, ist sie unter Befolgung der auf Seite 4 wiedergegebenen Anweisungen zum Auspacken des Indian Prince aus dem Verschlag zu nehmen.

ZUSAMMENSETZUNG DER MASCHINE

Die vordere Sattelverbindung H (Abb. 7) ist an dem sich am oberen Rahmenrohr befindlichen Stützen A zu befestigen. Man achte darauf, dass die Muttern fest angezogen werden.

Der Bolzen D ist durch das obere Sattellederaue und dann durch die sich in der Sitzze D befindlichen Löcher zu schieben. Nach Anbringung der Unterlegescheiben sind die Muttern aufzusetzen und fest anzuziehen. Die Sattelhöhe wird mittels der sechseckigen Muttern E am oberen Ende der Sattellederbrücke reguliert. Um eine niedrigere Sattelstellung zu erzielen sind die Muttern E nach oben gegen die Sattelbrücke zu schieben. Eine höhere Sattelstellung ist durch Herunterschieben der Muttern zu erreichen. Die Höhe der Sattelstellung ist am einfachsten durch Abnehmen der untern Muttern und Abheben der Brücke von den Federn zu verändern. Dann drehe man die oberen Muttern in die gewünschte Stellung an der Brücke, führt die Brückenenden wieder durch die untern Federaugen und mache diese Einstellung durch Anziehen der untern Muttern permanent.



Abbildung 7

Drehen beider Handgriffe nach innen, oder dem Motorrade zu, sämtliche Kontrollen angebracht werden und dass durch Drehen BEIDER HANDGRIFFE NACH AUSSEN, in vom Motorrad abgewendeter Richtung, SAEMTLICHE KONTROLLEN ABGESTELLT WERDEN.

Es ist angebracht, zum Fahrunterricht einen glatten, offenen Platz oder eine breite, wenig belebte Strasse auszuwählen. Der Fahrer sollte nicht versuchen, mit grosser Geschwindigkeit zu fahren, bevor er sich volle Kontrolle über seine Maschine angeeignet hat, sondern sollte seine ersten Bemühungen auf niedrige und mittlere Geschwindigkeiten beschränken.

Wenn der Motor läuft, mit eingeschaltetem Leerengang, ist die Maschine vom Ständer herunterzunehmen und der Ständer an der am hinteren Schutzblech angebrachten Ständerklammer zu befestigen. Der Fahrer bestiegt dann die Maschine, nachdem er sich im Geiste die nacheinander folgenden Handgriffe klargemacht hat. Die Kupplung wird dann ausgerückt und die Maschine auf "niedrig" geschaltet. Die Drossel wird ein wenig geöffnet und die Kupplung langsam eingedrückt. Es ist möglich, dass hierbei der Motor aufhört zu arbeiten. Dies ist aber kein Grund zur Entmutigung, da "Übung den Meister macht" und der Fahrer überraschend schnell lernt.

Man achte darauf, dass Drossel und Kupplung gleichzeitig bedient werden, wenn die Maschine auf Geschwindigkeit gebracht wird. Ein plötzliches Einrücken der Kupplung bringt den Motor zum Stillstand.

Falls die Maschine stossweise läuft, ist die Kupplung langsam auszurücken, bis dieser Uebelstand behoben ist.

Der Fahrer muss lernen, die Kontrollen und Hebel *gefühlsmässig* zu finden und zu bedienen.

Man stelle gelegentlich die Bremsen auf offener Landstrasse auf die Probe. Wenn man bremst, liegt eine Notwendigkeit zum Bremsen vor. Die Bremse ist daher stets in bester Ordnung zu halten. (Siehe Seite 19).

ANHALTEN DER MASCHINE AUF DER STRASSE

Es ist für den Fahrer von gleichgrosser Wichtigkeit zu lernen, wie er seine Maschine zum Stillstand bringen kann. Schon nach einigen Wochen wird man finden, dass die Maschine vollkommen automatisch angehalten wird. Das Motorrad wird am besten durch Abdrehen der Drossel und Anziehen der Bremse zum Stillstand gebracht, wobei die Kupplung im richtigen Moment auszurücken ist, wenn der Fahrer sicher ist, dass er seine Maschine unter Kontrolle hat.

BEDIENUNG DER BREMSEN

Man mache es sich zur Gewohnheit, die Bremsen langsam anzuziehen. Ein "Sperrren" des Vorder- oder Hinterrades ist unangebracht und gefährlich. Eine Maschine kann durch allmähliches Anziehen der Bremsen schneller zum Stillstand gebracht werden, als wenn man die Räder plötzlich sperrt. Bremsen sind ohne Abstellung der Drossel nicht anzuziehen. Bei Benutzung beider Bremsen achte man darauf, dass die Hinterradbremse eine Kleinigkeit früher als die Vorderradbremse in Wirkung tritt.

Bei nassem oder schlüpfrigem Pflaster darf die Vorderradbremse nicht plötzlich bremst werden, da sonst die Möglichkeit eines Abrutschens des Vorderrades besteht. Auf nassem Strassen ist die Vorderradbremse so wenig als möglich zu benutzen.

zurückkommen lässt, bevor man voll durchtritt. Auf diese Weise trifft man die Motorkompression beim Heruntertreten des Anlasserhebels ungefähr auf halbem Wege und das Gewicht des Fahrers reicht aus, ohne besondere Anstrengung vollkommenen durchzutreten.

Den leerlaufenden Motor lasse man unter keinen Umständen rasen. Die Maschine erleidet, wenn man diese Nachlässigkeit begeht, in einer Minute stärkere Abnutzung, als wenn sie viele km auf der Landstrasse gefahren wird.

Falls das Anlassen des Motors Schwierigkeiten bereitet, oder der Motor, nachdem er warm geworden ist, nicht vorschriftsmässig feuert, versuche man an Hand der in Teil IV dieses Buches wiedergegebenen Störungstaballe den Grund festzustellen.

Wenn der Motor warm geworden ist, wird der mit Kerben versehene Knopf in seine untere Stellung gedreht. Die Luftregulierung ist vollkommen aufzudrehen. Bei kaltem Wetter muss der Knopf einige Zeit in der oberen Stellung belassen und dann auf die mittlere Stellung gedreht werden, in welcher er einige Zeit zu belassen ist, bevor er vollständig nach unten zurückgedreht wird. Falls notwendig, kann der Motor bei sehr kaltem Wetter primiert werden, indem man Brennstoff durch den am Zylinderkopf befindlichen Primierbahn direkt in den Zylinder einführt. Der Primierbahn wird geöffnet, indem man ihn soweit als möglich nach links dreht. Er ist nach erfolgter Primierung wieder zu schliessen.

ZUM ANLASSEN DARF DIE DROSSEL NICHT ZU WEIT GEÖFFNET WERDEN, DAHERDURCHEIN ZUSCHNELLES LAUFEN DES MOTORS VERURSACHT UND DER MOTOR AUSSERORDENTLICH STARK IN ANSPRUCH GENOMMEN WIRD. Nachdem der Motor einigemale auf dem Ständer angelassen worden ist, sollte sich der Fahrer bemühen zu lernen, den Motor von der Fahrstellung aus anzulassen, d.h. die Maschine steht mit beiden Rädern auf der Erde und der Fahrer hat seinen Sitz eingenommen. Natürlich lernt der Fahrer nach einigen Versuchen den Tretpedal und die Drossel vorschriftsmässig zu benutzen. Er muss dabei berücksichtigen, dass schnelles und kräftiges Durchtreten das Anlassen des Motors erleichtert.

Nachdem der Motor sich erwärmt hat, ist es nicht notwendig, den Vergaser aberdrosseln oder den gekerbten Knopf herauszuziehen. Weiterhin sollte es nicht notwendig sein, die Drossel mehr als eine Viertelumdrehung zu drehen.

BEI KALTEM WETTER besteht die Möglichkeit, dass der Motor nicht anspringt, weil die Zylinder mit Rohgas überladen sind, sodass der Zündfunke nicht ausreicht, eine Explosion hervorzurufen. In solchen Fällen des Überflutens ist die Drossel zu schliessen, der Primierbahn zu öffnen und das Rohgas durch mehrfaches Heruntertreten des Fussanlassers zu entfernen.

Zum Anhalten des Motors ist der sich am Nockengehäuse befindliche Hebel des Auspuffventils zu heben.

ANLASSEN DER MASCHINE AUF DER STRASSE

Bevor der Fahrer den Versuch unternimmt, die Maschine auf der Landstrasse zu fahren, muss er sich über die Handhabung sämtlicher Kontrollen vollkommen im klaren sein. Er muss wissen, dass die Zündung durch den rechten Handgriff, die Drossel durch den linken Handgriff kontrolliert wird, dass die Kupplung durch Zusammentrücken des Handhebels am linken Handgriff oder durch ein Pedal am linken Fusshebel ausgerückt wird und dass der rechte Fusshebel für die Bremse bestimmt ist. Er muss wissen, dass durch

Man mache es sich zur Gewohnheit, die Luftlöcher in den Verschlusskapseln für Brennstoff- und Ölbehälter in regelmäßigen Abständen nachzusehen und dafür Sorge zu tragen, dass dieselben stets klar sind.

DER BRENNSTOFFBEHAELTER DARF UNTER KEINEN UMS TAENDEN IN DER NAEHE EINER OFFENEN FLAMME GEFUELLT WERDEN. Falls beim Füllen des Tanks Brennstoff verschüttet wird, sind sämtliche vom Brennstoff berührten Teile abzuwaschen. Man warte mehrere Minuten, bevor man den Motor anlässt. Auf diese Weise wird Feuersgefahr und Beschädigung der Lackierung vermieden.

ES DARF KEIN OEL IN DEN BRENNSTOFFBEHAELTER ODER BRENNSTOFF IN DEN OELBEHAELTER GEGOSSEN WERDEN.

MAN VERWENDE INDIAN OEL, welches bei sämtlichen INDIAN VERTRETERN erhältlich ist.

GENAUE ANWEISUNGEN FÜR DIE SCHMIERUNG IHRES INDIAN PRINCE MODELLS SIND IN DEM MIT DIESER MASCHINE GELIEFERTEN BÜCHELEIN "VORSCHRIFTSMAESSIGE SCHMIERUNG DER INDIAN MOTORAEDER" ENTHALTEN.

VERNACHLAESSIGUNG EINES LUFTVERSCHLUSSSES HAT ERHEBLICHE REPARATURKOSTEN ZUR FOLGE. Wir verweisen auf Teil IV Seite 48, "Einstellung des mechanischen Oelers."

ANLASSEN DES MOTORS

Da das INDIAN PRINCE Modell nur für Solofahrten benützt wird, ist es zweckmässig, im Anfang die Maschine auf dem Ständer anzulassen.

Das Brennstoff-Sperrventil ist um drei bis vier Drehungen zu öffnen.

Der Anlasser treibt den Motor durch seine Kupplung an. Falls deshalb die Kupplung nicht eingerückt ist, springt der Motor beim Durchtreten des Anlassers nicht an. Weiterhin muss der Schalthebel auf den Leergang eingestellt sein, da andernfalls die Maschine beim Durchtreten des Anlassers nach vorwärts bewegt. Man achte deshalb darauf, dass vorm Anlassen der Leergang eingeschaltet und die Kupplung eingerückt ist und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Maschine auf dem Ständer steht oder nicht.

Der mit Kerben versehene Knopf B (Abb. 5) ist herauszuziehen und nach oben zu drehen. Bei kaltem Motor ist der Schalter der Luftregulierung C leicht zu schließen.

Die Zündung ist mittels des rechten Handgriffs der Lenkstange ungefähr ein Drittel vorzustellen und die Drossel mittels des linken Handgriffs ungefähr eine Achteldrehung zu öffnen. Von der linken oder Anlasserseite der Princer Maschine aus dekomprimiere man den Motor durch Hochziehen des Ventilhubhebels P (Abb. 6). Der Motor wird sich dann ohne Schwierigkeit drehen lassen und eine Gasladung unter Auflöserung des Oels in den Zylinderwänden einziehen. Nach einem oder zwei Stößen des Anlassers ist der Hebel am Nockengehäuse in seine ursprüngliche Stellung (nach unten) zurückzubringen und der Motor durch ein kräftiges Durchtreten des Anlasserhubhebels anzuwerfen. Man lernt bald, die volle Bein kraft, sowie sein volles Gewicht beim "Antreten" des Motors gegen die Kompression zu benutzen. Man wird weiterhin finden, dass sich dies Antreten am einfachsten vornehmen lässt, wenn man langsam nach unten drückt, bis man die Kompression durch einen federnden Widerstand feststellt und dann den Anlasser in seine obere Stellung

FUELLUNG VON OEL- UND BRENNSTOFFTANK

Nachdem die Maschine zusammengebaut und die einzelnen Teile angebracht worden sind, fülle man die Brennstoff- und Oelbehälter. Der Brennstofftank wird, nachdem die Füllklappe (11, Abb. 4) von dem vorderen Einfüllloch abgesehraute worden ist, gefüllt. Am oberen Ende der zum Vergaser führenden Brennstoffleitung befindet sich ein Sperrventil. Um den Zufluss von Brennstoff zu unterbinden, läßt der Schlißsel nach rechts zu drehen. Wir raten an, dieses Ventil geschlossen zu halten, wenn sich die Maschine nicht in Gebrauch befindet. Der Brennstoffbehälter faßt $8\frac{1}{2}$ Liter.

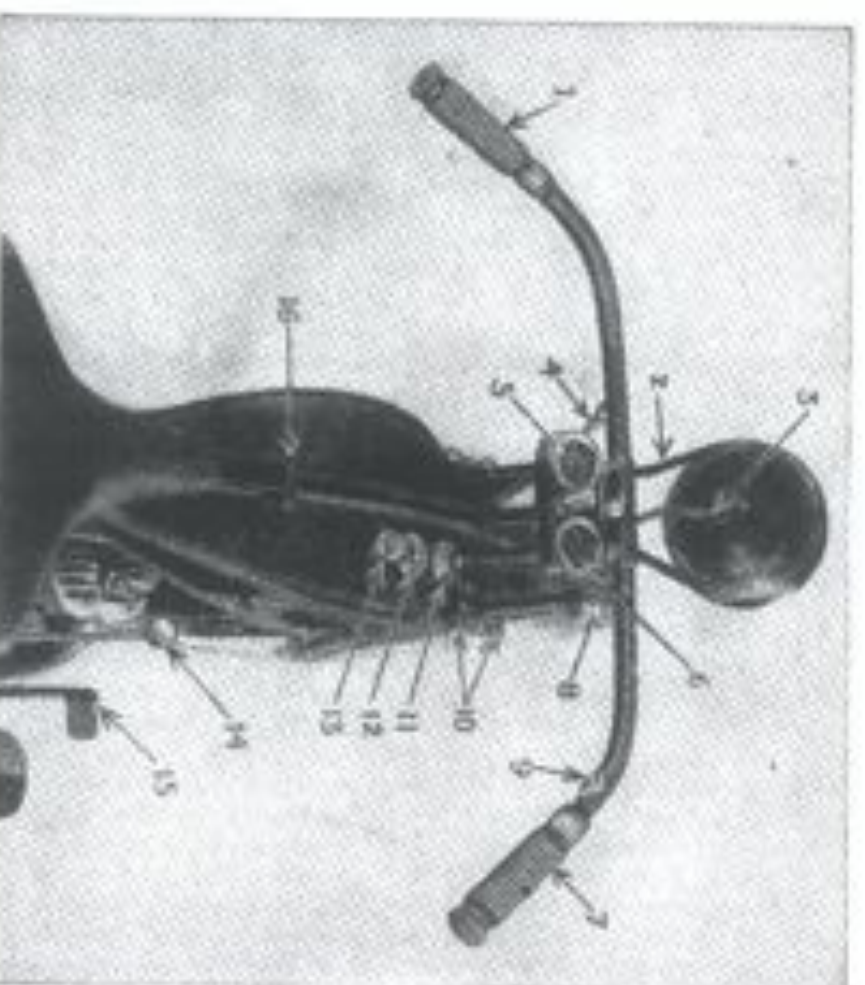


Abbildung 4

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. Drosselkontrollgriff | 9. Hüpenknopf |
| 2. Kopflampenastütze | 10. Federgabellager |
| 3. Kopflampenstecker | 11. Brennstofffüllloch |
| 4. Drosselkontrollkabel | 12. Oelfüllloch |
| 5. Ampereometer | 13. Oelbaspumpe |
| 6. Lichtschalter | 14. Schalthebel |
| 7. Zündungskontrollgriff | 15. Bremsfußhebel |
| 8. Zündungskontrollkabel | 16. Sattelscharnierlager |

Der Oelbehälter befindet sich im Brennstofftank und wird durch das hintere Einfüllloch 12 (Abb. 4) gefüllt. Man achte darauf, dass nach erfolgter Füllung die Kapsel fest aufgedreht wird. Der Oelbehälter faßt $2\frac{1}{2}$ Liter.



Abbildung 3

gerückter Stellung, solange kein Druck auf den Kupplungshebel ausgeübt wird. Die Stärke des auf den Kupplungshebel ausgeübten Drucks ist für die Kupplungsstärke bestimmend.

Falls die Maschine mit keinem Handkupplungshebel versehen ist, befindet sich ein Fußkupplungs pedal am linken Fußbrett. Es ist dies ein Schakelpedal. Ein Herunterdrücken des vorderen Pedals (Zehnpedals) löst des Kupplung aus, während durch Herunterdrücken des Hackenpedals die Kupplung eingedrückt wird.

Die Bremsen sind durch ein am rechten Fußbrett angebrachtes Pedal und durch einen sich an der rechten Lenkstange befindlichen Handhebel betätigt. Die Bremswirkung wird selbsttätig beendet, sobald der Hand- oder Fußdruck aufhört.

DER SCHALTHEBEL BEFINDET SICH RECHTS VOM MOTOR. Er hat vier Stellungen—"Niedrig," "Leer gang," "Mittel," "Hoch." Wenn der Schalthebel am weitesten nach hinten gezogen wird, ist der niedrige Gang eingeschaltet; die nächste Stufe nach vorn liefert Leer gang, bei welchem die Zahnräder nicht kämmen und der Motor frei läuft. Die dritte Stellung entspricht dem mittleren oder zweiten Gang, während bei ganz nach vorn geschaltetem Hebel auf "Hoch" geschaltet wird. Beim Schalten sind die verschiedenen Stellungen deutlich fühlbar. Die Zahnräder werden durch die verschiedenen Stellungen deutlich "C" (Abb. 6) des Schalthebels befindlichen Kerbe eingedrückt gehalten.

LAMPEN UND HUPE

Kopflampe und Schlusslampe werden durch einen am Instrumentenbrett angebrachten Schalter (6, Abb. 4) bedient. Die Lampen können auf "leuchtend," "off" (aus), "dim" (abgeblendet) geschaltet werden.

Die elektrische Hupe stellt einen Vibriertyp dar und wird durch einen an der rechten Seite der Lenkstange bei 9 (Abb. 4) angebrachten Druckschalter bedient. Die Lampe des Instrumentenbretts kann durch Drehen der Hupe zum Leuchten gebracht werden. Es ist für dieselbe jedoch ein Schalter vor handen und die Lampe wird gewöhnlich zusammen mit der Schlusslampe eingeschaltet.

INDIAN PRINCE

am Seitzren befindlichen Schütz ein. Die Feder ist so anzubringen, dass der Fuschel des Anlassers fest gegen die Sperre G gedrückt wird. Es wird dies durch Losdrehen der Mutter an der Rückseite des Seitzrens (Siehe H Abb. 6) und Drehens des Seitzrens nach links durch Beführung eines Schrauben-ziehers in den Schütz M (Abb. 1) erzielt. Dieser Seitzren ist soweit nach links zu drehen, bis genügend Spannung besteht, die Kurbel fest in der oberen Stellung zu halten. Die sich am anderen Ende befindliche Mutter ist dann anzuziehen, damit die erzielte Spannung beibehalten wird.

EINBAU DES AKKUMULATORS

In der Mehrzahl der Fälle wird die Batterie mit Elektrolyt zum Versand gebracht. Falls die Batterie jedoch trocken geliefert wird, z. B. bei Überseeversendungen, ist sie von einem Fachmann mit Elektrolyt aufzufüllen. Falls Säure zugefügt wird, muss das **SPEZIFISCHE GEWICHT** 1,200 betragen. Nachdem der Batterie Elektrolyt zugefügt ist, ist sie wenigstens 70 Stunden lang stehen zu lassen, bevor Ladung erfolgt. Prince Scott und Ace Batterien sind 100 Stunden lang bei 1 1/2 Ampere zu laden, während die Chief Batterie 100 Stunden lang bei 2 Ampere zu laden ist.



Batterie teilweise im Batteriekasten untergebracht.

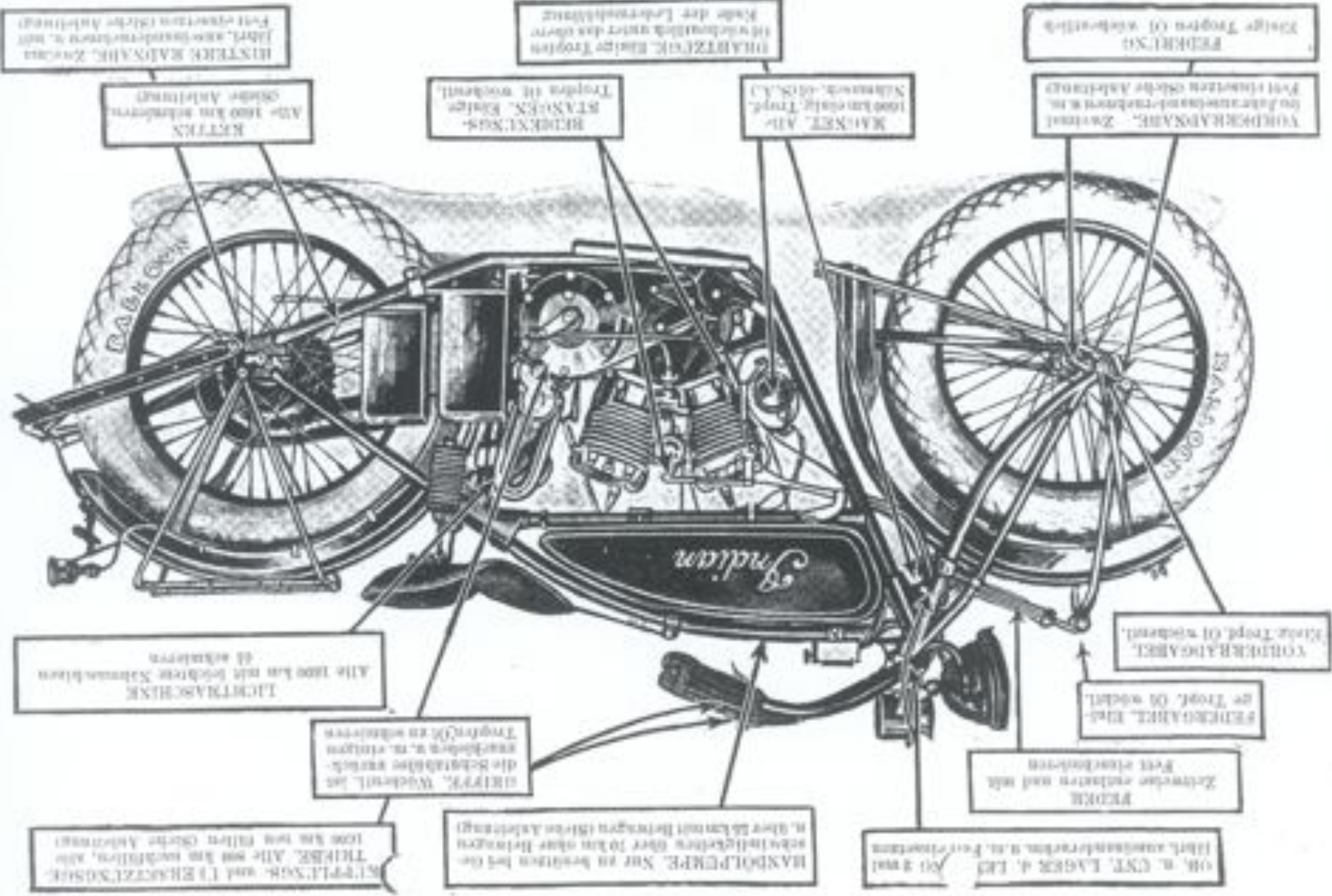
Flügelsschraube zu legen, bevor die Flügelsschrauben angezogen werden. Danach verbinde man das kurze Ende des dunkelblauen Drahtes, welches sich unter der linken Flügelsschraube befindet, mittels der sich am Ende des Drahtes befindlichen Schraube und Mutter mit dem negativen Pol der Batterie. Die Batteriepole sind mit "POS" und "NEG" bezeichnet, sodass sie leicht erkennbar sind. Der rote, aus dem sich vor dem Batteriekasten befindlichen Drahtbündel austretende Draht wird zum positiven Pol der Batterie geführt. Er wird mittels der sich am Batteriepol befindlichen Schraube und Mutter befestigt.

BETRIEB

BEDIENUNG DER KONTROLLEN

Zündung und Drossel werden durch die drehbaren Handgriffe kontrolliert. Die Drossel wird durch Drehen des linken Griffs nach innen (der Maschine zu) geöffnet und durch Drehen nach aussen (der Maschine abgewendet) geschlossen. Vordrosselung wird durch Drehen des rechten Handgriffs nach innen (der Maschine zu) erreicht, während ein Drehen des Handgriffs nach aussen (von der Maschine abgewendet) Softstartfunktion bewirkt.

Fig. 1. Schmierplan des Indian-Motorrades.



OH. u. Cyl. Lager d. Lsg. (100 g Öl)
 No 2 was

PILM, Zwischen eintreten und mit
 Post fließen

FEDERUNG, ein-
 je Tropf. Öl wechsl.

VORBRÄUWER, diese Tropf. Öl wechsl.

VORLÄUFER, Zweimal
 im Fahrmanöver nehmen u. m.
 Post fließen östliche Abströmung

FEDERUNG
 Zweimal Tropfen Öl wechsl.

HÄNDLIPPE, Nur zu besitzen bei der
 schließlichen über 10 km ohne Bremsen
 u. über 20 km mit Bremsen (siehe Abströmung)

GIRIP, Wachsöl, die
 Schrauben u. m. einlegen
 (Tropfen) zu schmelzen

LICHTMASCHINE, Alle 1000 km mit beiden
 Schrauben östlich abströmen

THERM. AIR mit 1000 g Öl wechslen, alle
 1000 km bei jeder östliche Abströmung

RITZEN, Ritzöl,
 Tropfen im wechsl.

MAIER, AIR,
 1000 km östliche Tropf.
 (Schmeh. 100 g Öl)

THERM. AIR, 1000 km östliche
 Tropfen (100 g Öl) mit dem über
 die Federabströmung

KETTEN,
 AIR, 1000 km schmelzen
 östliche Abströmung

HINTER KALVAH, Zweimal
 im Fahrmanöver östliche Abströmung
 u. mit Post fließen östliche Abströmung

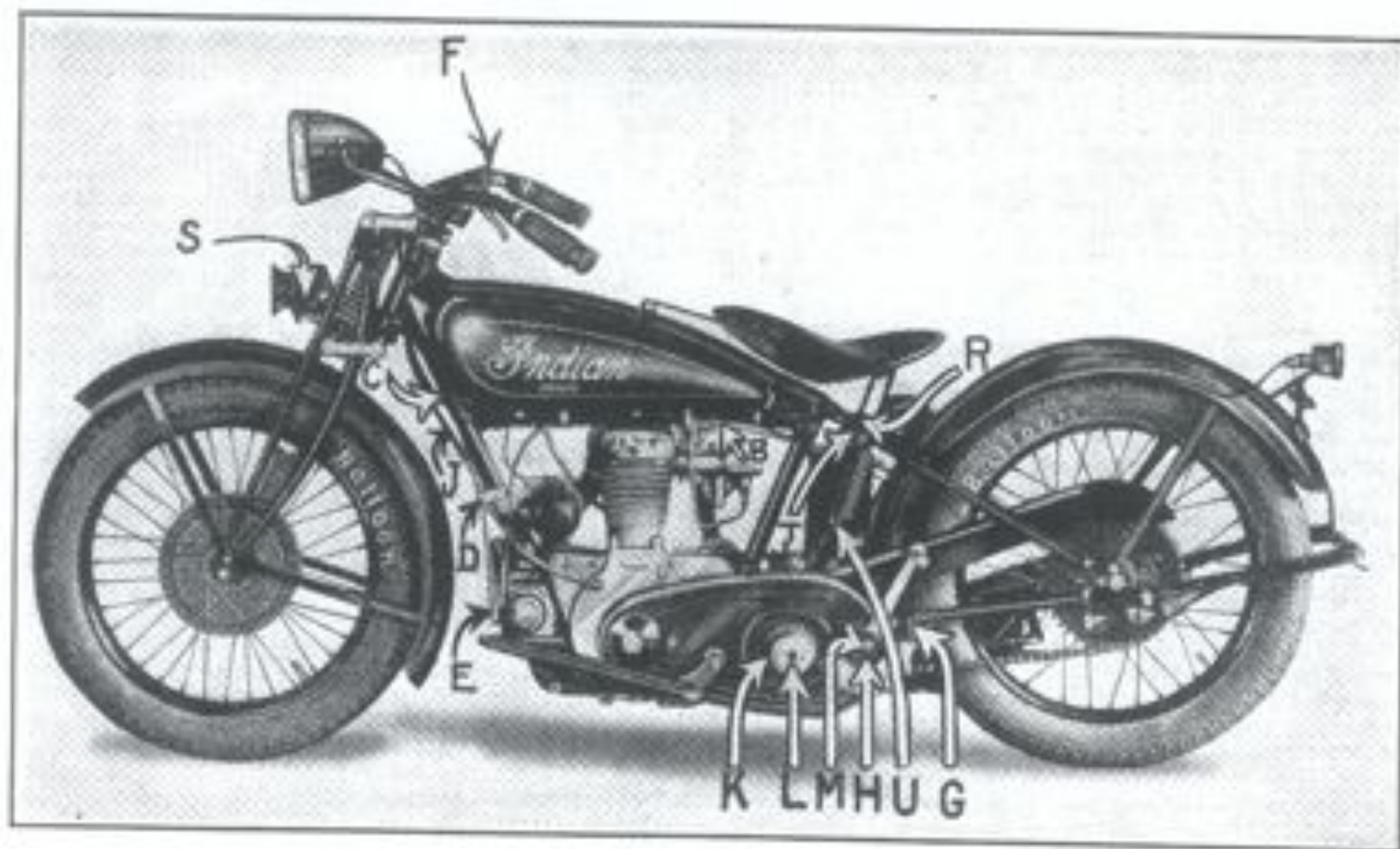


Abbildung 1

Verschiedene Stellungsrichtung am Indian Prince. Die Kontrollkabel werden eingestellt, indem man die Kabel selbst durch die Klammern A und D zieht. Die Sattelstellung lässt sich durch Losschrauben der Mutter U und durch Verschieben der Klampen T und R am Rahmen entlang verändern. Einstellungen am Tretanlasser und Veränderung der Kupplungsspannung werden von aussen her gemäss der auf Seite 8 und 17 wiedergegebenen Anweisungen vorgenommen.

VERBINDUNG DER FUSSKUPPLUNG

Falls Fusskupplung vorhanden ist, ist dieselbe in der in Abbildung 2 angegebenen Weise zu verbinden. Siehe auch Anweisungen unter "Einstellung der Kupplung." (Seite 17).

ANBRINGUNG DER FUSSBREITER

Die Fussbreiter sind wie in Abbildung 2 und 3 angegeben anzubringen. Man setze die Fussbreiter richtig auf und ziehe die Zungenbolzen durch die Klammern. Die Köpfe müssen dem vorderen Teil der Maschine zugewendet sein, und es ist darauf zu achten, dass die Splintbolzen richtig sitzen. Bei Ueberseerwindungen werden bei einigen Prince Modellen die Fussbreiter, sowie Fussbreitstangen, Stützen und Fußhebel in einen besonderen Behälter verpackt, welcher an der Innenseite des Verschlages befestigt ist. Man setze die Stützstangen B (Abb. 2 und 3) richtig ein, bringe die Unterlegscheiben an und setze die Fussbreiter in der in Abbildung 2 und 3 wiedergegebenen Weise auf. Gleitbohrer sind, wie aus denselben Abbildungen hervorgeht, die Stangen mit den Kupplungs- und Bremspedalen zu verbinden.

ANBRINGUNG DER HUPE

Aus Abbildung 1 wird ersichtlich, wie die Klammern der Hupe anzubringen sind. Die Klampenteile sind mittels einer Kneitzange auseinanderzubiegen. Falls notwendig, bringe man die Bolzenlöcher durch Einführung eines runden Stosseisens von entsprechender Stärke in die richtige Stellung. Dann ziehe man die Klammern an und befestige die Hupe in der in Abbildung 1 angegebenen Weise. Danach verbindet man die Drähte mit den zwei sich am Boden der Hupe befindlichen Schraubenklemmen. Ein Draht tritt an der Lenkstange in der Nähe der Gabel aus; der andere Hupendraht ist blau und als solcher leicht erkennlich.

ANBRINGUNG DER KOPFLAMPE

Die beiden Kopflampenstützen sind in die sich an den Seiten der Kopflampe befindlichen Sockel einzuführen. Danach setze man die Unterlegscheiben und Muttern auf, ziehe jedoch die Stützen nicht fest an. Dann führe man die Stützen durch die Löcher in der Lenkstange (Siehe Abb. 4 (2)). Man beache, wie die Kopflampe nach Abbildung 1 angebracht wird. Nimmehr ist das Instrumentenbrett aufzusetzen.

Das Instrumentenbrett wird durch die Muttern, welche sich an den Enden der Kopflampenstützen befinden, festgehalten. Die Brettklammern sind über die Enden der Kopflampenstützen zu ziehen und gleichzeitig sind die Muttern und Unterlegscheiben an den Klammern anzubringen. (Siehe Abb. 8 Seite 19). Die mit der Indian Maschine gelieferte Werkzeugaube enthält einen für diese Muttern passenden Schraubenschlüssel. Die Schrauben sind fest anzuziehen. Falls das Instrumentenbrett nicht mit den Drähten verbunden ist, verfare man, bevor das Brett angebracht wird, in folgender Weise:

KONTROLLLEN

Von der Lenkstange gehen, wie man feststellen kann, zwei Kontrollkabel aus. Das an der linken Seite der Lenkstange austretende Kabel C (Abb. 1) ist nach unten zu bringen und zum Vergaser zu leiten. Es ist an der sich unmittelbar über dem Zylinder befindlichen Klammer A zu befestigen. Der oben am Vergaser angebrachte Drosselhebel ist vollkommen zurückzustossen und der Handgriff an der linken Seite der Lenkstange soweit als möglich herauszudrehen. Die Zunge des Kabels ist mit dem Vergaser bei B zu verbinden. Es ist hierbei nicht zu übersehen, den Splintbolzen einzusetzen. Das Kabel ist in Klammer A anzuziehen.

Nunmehr führt man Kabel J von der rechten Seite der Lenkstange unter dem Kopf durch nach aussen zur Klammer D und von dort zum Magnethelb E. Das Kabel ist mit diesem Hebel zu verbinden. Vorher ist jedoch der Hebel vollkommen nach innen zu drücken und der rechte Handgriff soweit als möglich herauszudrehen.

Man überzeuge sich, dass die Klammern A und D festsitzen. Die Lenkstange muss sich ohne Schwierigkeit drehen lassen. Zur Einstellung der Stellung führe man das Vergaserkabel C nach rechts oder links unter Klammer A.

Das Kabel ist richtig eingestellt, wenn der Handgriff bei Einstellung auf geschlossene Stellung nicht zurückspringt und die Drossel trotzdem sich bei voller Drehung des Handgriffs von rechts nach links vollkommen schliesst und öffnet.

Falls notwendig, kann eine feinere Einstellung durch Losdrehen der die Kabelschlaufe bei B haltenden Mutter und geringes Verstellen des Drosselhebels erzielt werden. Das Zündungskabel kann auf

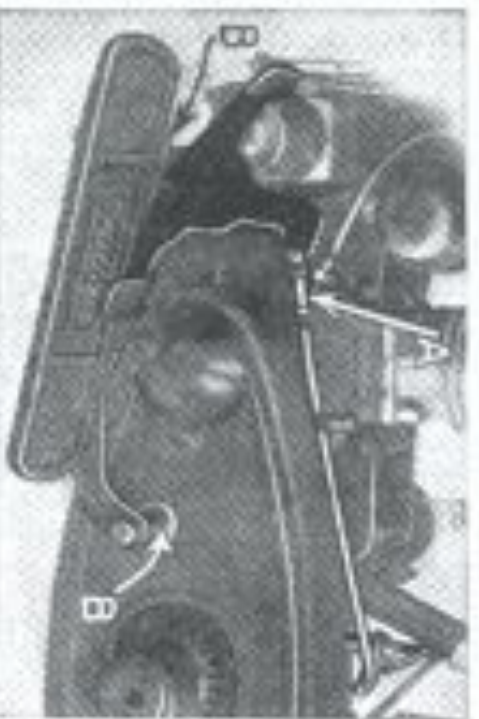


Abbildung 2

dieselbe Weise eingestellt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Schrauben, mit welchen die Klammern gehalten werden, fest angezogen werden, sobald die richtige Einstellung erzielt ist.

VERBINDUNG DER HANDKUPPLUNG UND HANDBREMSE

Falls die Maschine mit einer Handkupplung und einer Vorderradbremse versehen ist, sind die Kabel aufgewickelt am Rahmen festgebunden. Man wickle die bezogenen Kabel ab, führe sie zu Punkt F (Abb. 1) und befestige das Kabel mittels einer zu diesem Zweck gelieferten Klammer an der Lenkstange. Der Handhebel wird durch zwei Schrauben an der Lenkstange gehalten. Der Handkupplungshebel ist an der linken Seite der Lenkstange zu befestigen, während der Hebel für die Vorderradbremse an der rechten Seite der Lenkstange anzubringen ist.

 INDIAN MOTORCYCLES

empfehlen daher im Nachfolgenden bestimmte Ölmarken, von denen wir wissen, daß sie für das Indian-Motorrad bestens geeignet sind und außerdem, daß man sie überall in der Welt in gleicher Qualität erhält.

SCHMIERUNGSERFORDERNISSE.

Rein praktisch muß das Schmieröl folgende wichtige Bedingungen vollständig erfüllen:

1. Es muß ein hochwertiges Öl sein, um zwischen den reibenden Teilen eine dauernde und ununterbrochene Ölschicht zu bilden.
2. Es muß im Flüssigkeitsgrad und in seinen übrigen Eigenschaften den speziellen Erfordernissen des jeweiligen Motors entsprechen.
3. Es muß den schmierungsbedürftigen Stellen des Motors in richtiger Weise zugeführt werden.

Die weiter unten genannten Ölmarken der DEUTSCHEN VACUUM OEL AKTIEGESELLSCHAFT entsprechen für das Indian-Motorrad nach unserer Erfahrung den drei obengenannten Bedingungen.

ÖLEMPFEHLUNG FÜR DEN MOTOR DES INDIAN-MOTORRADES.

Wir empfehlen für den Motor des Indian-Motorrades folgende Ölmarken:

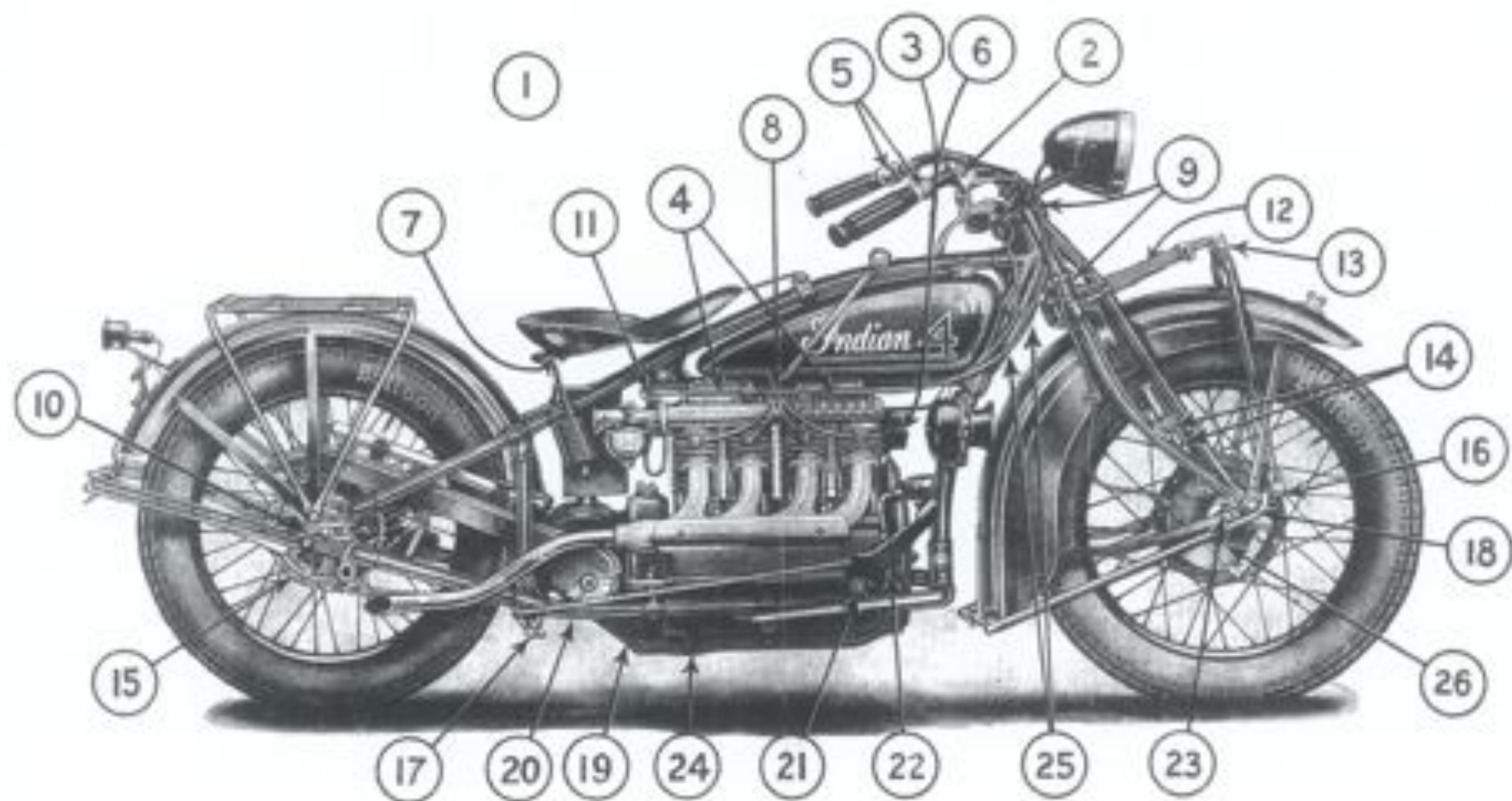
	S o m m e r	W i n t e r
Indian Prince	Gargoyle Mobilol "BR"	Gargoyle Mobilol "A"
Indian Scout	Gargoyle Mobilol "BR"	Gargoyle Mobilol "A"
Indian Chief u. Big Chief	Gargoyle Mobilol "B"	Gargoyle Mobilol "A"
Indian Standard	Gargoyle Mobilol "B"	Gargoyle Mobilol "A"

Diese Ölmarken sind in Tausenden von Garagen und Verkaufsstellen auf der ganzen Welt erhältlich und empfehlen wir Ihnen im Interesse richtiger Schmierung und guter Erhaltung Ihres Indian-Motorrades den Gebrauch derselben auf das dringendste.

SCHMIERSYSTEM DES INDIAN-MOTORS.

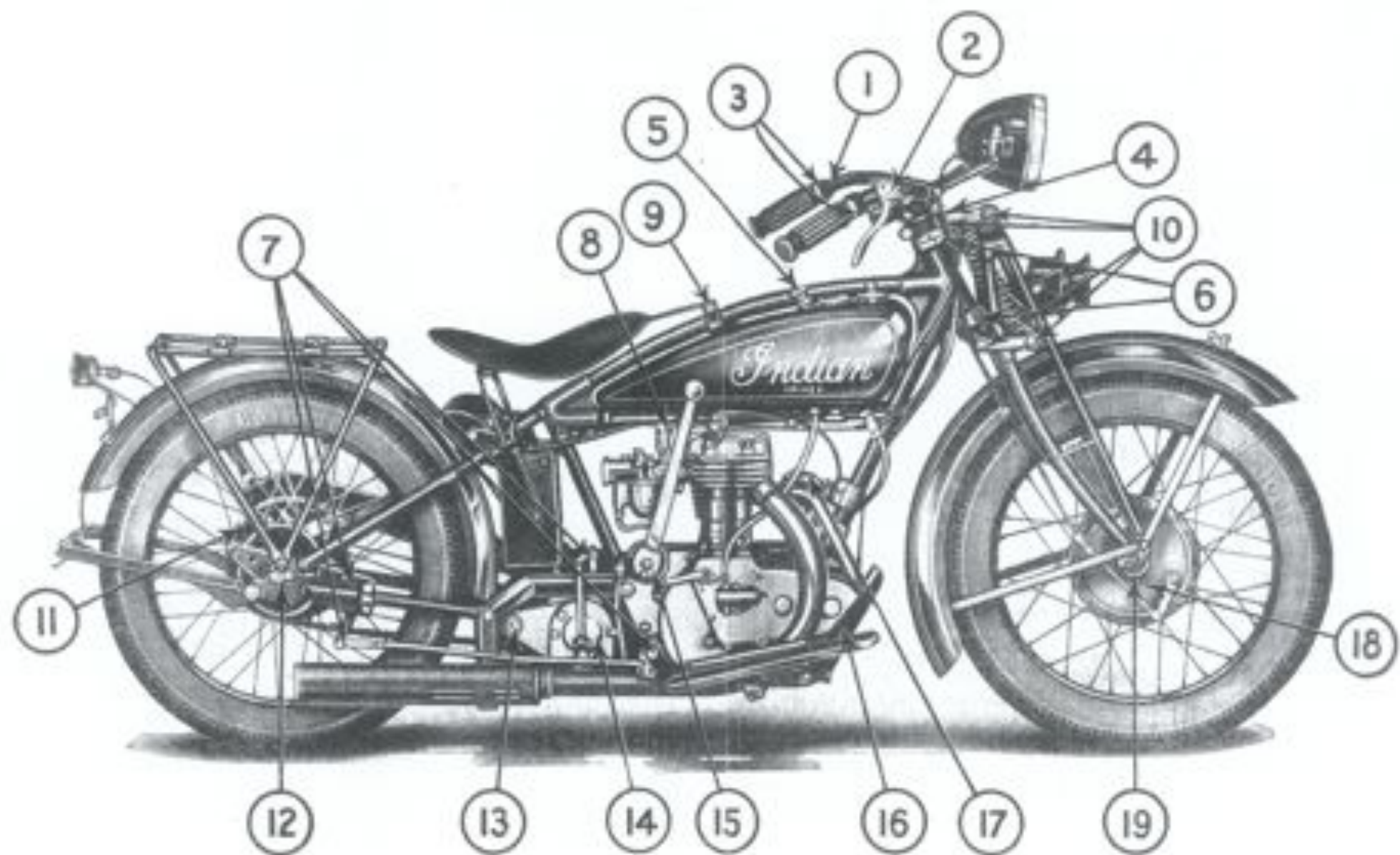
Das Schmierungssystem des Indian-Motors ist ein Frischölssystem. Das Öl wird dem Kurzelgehäuse aus dem Ölbehälter mit Hilfe einer Kolbenpumpe zugeführt. Die Kolbenpumpe wird vom Motor durch Zahnrad angetrieben, so daß die Ölzufuhr immer entsprechend dem

OELSCHEMA FUER INDIAN 4 SERIE 401



ANMERKUNG: Die Zapfenlager und Bolzen der Vorder-und Hinterradbremse wöchentlich einmal mit einigen Tropfen Oel versehen

OELSCHEMA FUER INDIAN PRINCE SERIE 201



TEIL I

für den Fahrer des

Indian Prince

In der Mehrzahl der Fälle wird dem Käufer die Maschine von einem INDIAN Vertreter geliefert, welcher dafür sorgt, dass die Maschine vorschriftsmäßig ausgepackt und zusammengesetzt wird, bevor sie dem Käufer übergeben wird.

1. Zum Öffnen des Verschlag, in welchem die Maschine verpackt ist, gebrauche man nach Möglichkeit eine Zange, da es häufig vorkommt, dass, wenn die Bretter losgeschlagen werden, der Tank, die Schutzbleche oder andere Teile durch ein Brett beschädigt oder eingedrückt werden. Sämtliche Klötzle, mit denen die Maschine im Verschlag abgestützt ist, sind zu entfernen. Das Motorrad kann dann von der rechten Seite des Verschlag aus herausgehoben werden.

2. Die sich in dem im Verschlag mitverpackten Behälter befindlichen Teile sind auszuwickeln; ebenso nehme man sämtliche an der Maschine und den Seiten des Verschlag festgebundenen Teile ab.

Der Akkumulator ist nicht in dem Verschlag mit dem Motorrad verpackt, sondern kommt in einer besonderen Kiste.

ZUSAMMENSETZEN DES INDIAN PRINCE

Man setzt die Lenkstange auf und drückt sie soweit nach unten, bis die sich oben am Stamm der Lenkstange befindliche Schalter oben am Gabelstamm aufliegt. Die Lenkstange wird durch Anziehen der sich oben am Stamm befindlichen sechsseitigen Mutter fest in Stellung gezogen, sodass sie sich nicht drehen kann. Diese Mutter wirkt auf eine keilförmige Klemme, welche sich bei Anziehen der Mutter auslehnt und damit den Stamm der Lenkstange fest gegen die Aussenseite des hohlen Gabelstammes drückt. Die Mutter ist soweit anzuziehen, bis die Lenkstange nicht mehr unabhängig von der Gabel gedreht werden kann.

Ein Wort an den Indian Fahrer

Benutzen Sie dies Leitheft, Ihre INDIAN Maschine in erstklassigem Zustand zu halten. Das Heft ist für Sie als INDIAN Fahrer verfasst und gedruckt worden. Sie werden im letzten Teil ein Inhaltsverzeichnis finden, welches Ihnen genau angibt, wo die in diesem Büchlein enthaltenen Instruktionen zu finden sind.

Angaben über INDIAN PRINCE sind in TEIL II, Seite 4 bis 20, gemacht. INDIAN SCOUT und CHIEF Modelle sind in TEIL II, Seite 21 bis 32, behandelt.

Instruktionen für INDIAN 4 befinden sich im TEIL III, Seite 33 bis 43.

TEIL IV enthält Anweisungen und Ratschläge für die allgemeine Wartung und Behandlung sämtlicher INDIAN Modelle.

Machen Sie sich mit Ihrem INDIAN Vertreter bekannt! Obgleich die Instandhaltung eines INDIAN Motorrads selbst für den unerfahrenen Fahrer verhältnismässig einfach ist, erweisen sich gewisse Nachstellungen und Reparaturen als notwendig, welche nur von einem geübten Mechaniker vorgenommen werden sollten.

Grössere Reparaturen lasse man am besten durch den INDIAN Vertreter vornehmen, da man dann die Gewissheit hat, dass die Arbeit von Fachleuten vorgenommen wird und INDIAN Originalteile verwendet werden.

Es ist besser, einem erfahrenen Fachmann einen angemessenen Preis für die Arbeit weniger Minuten zu zahlen, als selbst in stundenlangar Arbeit zu versuchen, einen Schaden zu beheben, ohne die Gewissheit zu haben, die Arbeit ordnungsgemäss vollbracht zu haben.

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY.

ANGABEN ÜBER REGISTRIERUNG VON MOTOREN

Die folgenden Angaben werden an Besitzer von "INDIAN"-Motordrern gemacht, um ihnen das Ausfüllen der Registrierformulare zu erleichtern.

Die Motor- und Serien-Nummern sind dieselben. (An Ein- und Zwei-Zylinder Modellen ist diese auf einer Platte, welche sich an der linken Seite des Kurbelgehäuses unter dem vorderen Zylinder befindet, gestempelt. An der "INDIAN 4" ist die Motor-Nummer an das Getriebegehäuse nahe des Bolzens des Schwitzschells, gestempelt.)

Modell	Anzahl der Zyl.	Bohrung	Hub	Kolben-Verdrängung	Überseilungsverhältnis
L. & L.E. (Serie 201)	1	60,81 mm	90,88 mm	348,26 ccm	3,02
G. & G.E. (" 101)	2	69,83 mm	77,79 mm	596,159 ccm	0,95
G.P. & G.E.P. (" 101)	2	71,625 mm	88,9 mm	744,625 ccm	0,61
H.E. (" 301)	2	79,375 mm	100,8 mm	997,64 ccm	7,81
H.E.P. (" 301)	2	82,55 mm	112,71 mm	1206,103 ccm	8,45
V.P. (" 401)	4	69,55 mm	82,55 mm	1295,47 ccm	12,1

Indian

Anleitungs-Buch
für den Fahrer

des

INDIAN PRINCE
INDIAN SCOUT MODELLE
INDIAN CHIEF MODELLE
INDIAN 4

und

deren sachgemäesse
Behandlung.

W. Lind.

ERSTE REVIDIERTE AUFLAGE
DEUTSCHE AUSGABE

Schmierungs-Anleitung

für

Indian-Motocycles

Ob Sie aus Ihrem Indian-Motorrad alle die Kilometer störungs-freier Fahrt und alle die Stunden reinen Vergnügens herausholen werden, die es Ihnen bieten kann, hängt in erster Linie von Ihnen selbst ab — von Ihrer Sorgfalt bezüglich Wartung und richtiger Schmierung.

Wir können Ihnen versichern, daß von unserer Seite aus alles geschieht, um den störungsfreien Betrieb Ihres Indian Motorrades in jeder Beziehung zu gewährleisten. Denselben jedoch wirklich zu erzielen, ist nur durch entsprechende Beachtung unserer Ratschläge, insbesondere in Bezug auf richtige Schmierung, möglich. Die ununterbrochene, wenn auch hauchdünne Ölschicht zwischen den reibenden Teilen ist es, welche Ihr Motorrad dauernd vor Abnutzung und Betriebsstörungen schützt.

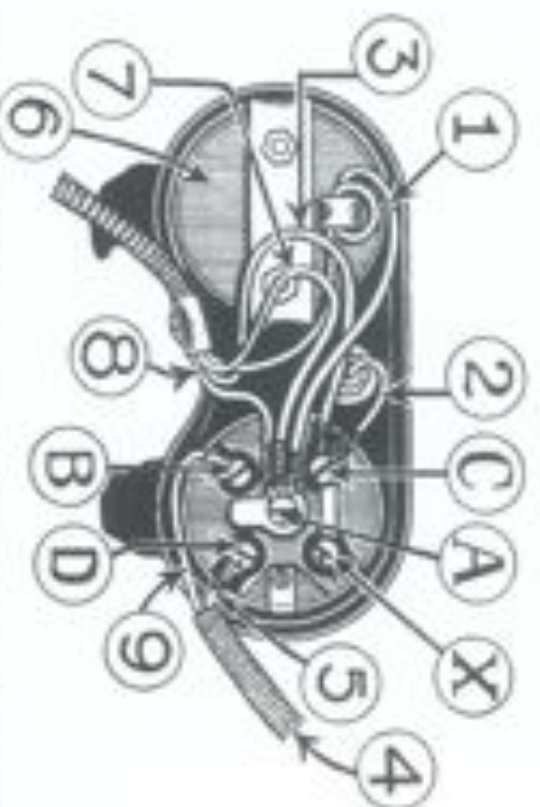
Da das „Schmieröl“ bei unserem Motorrad, welches luftgekühlt ist, auch als Kühlmittel wirken muß, ist die genaue Befolgung nachstehender Ratschläge bezüglich Schmierung und Schmierölauswahl nach unserer Erfahrung von größter Bedeutung für den klaglosen Betrieb und die Lebensdauer des Indian-Motorrades.

Lesen und berücksichtigen Sie die folgenden Abschnitte und Sie werden das Kapital, das Sie in Ihr Indian-Motorrad investiert haben, bestens ausnützen.

SCHMIERMITTEL IM ALLGEMEINEN.

Wir könnten eine umfangreiche Abhandlung über die Arten und Eigenschaften der Schmieröle bringen, aber Sie wären nach deren Studium doch nicht in der Lage, das richtige Öl für Ihr Motorrad auszuwählen. Die Schmiermittelauswahl kann — wie die Erfahrung zeigt — nur auf Grund eingehender Kenntnis der Konstruktionsdaten und der Arbeitsverhältnisse des betreffenden Motors erfolgen. Wir

ANSCHLUSS DES INSTRUMENTENBRETTS AN DAS ELEKTRISCHE SYSTEM



wie die Verbindungen mit dem Schalter und Amperemesser hergestellt werden. Wenn man zur Herstellung der Anschlüsse das Schema benutzt, achte man darauf, dass das Instrumentenbrett **umgekehrt**, d.h. mit der oberen Seite nach unten gerichtet zu halten ist.

Der lange rote Draht ist zweimal durch die sich am Boden des Amperemeters befindlichen Schlaufe zu führen und von dort zur Schraube A zu bringen. Der hellgrüne Draht ist zur Schraube A zu leiten. Dann führe man den blauen Draht ebenfalls zur Schraube A. Diese drei Drähte, rot, grün und blau, sind durch Schraube A zu halten. Dann führe man den aus dem Drahtbündel austretenden schwarzen Draht zur Schraube C. Der schwarze Draht der Lampe des Instrumentenbretts geht ebenfalls zu dieser Schraube C. Die kurzen Enden des schwarzen und roten Drahtes führen von Schraube B und D zur Kopflampe. Der kurze rote Draht geht zu Schraube D, der kurze schwarze Draht zu Schraube B, wie aus obenstehender Abbildung ersichtlich wird. Dann bringe man in der abgebildeten Weise die kleine Nickelklammer am Drahtbündel und am Instrumentenbrett an und verbinde die Drähte der Kopflampe mit dem Kopflampenstecker. Die Schraube X dient dazu, etwaige Verbindungen für eine Lampe des Seitenwagens, einer Lampe für den Geschwindigkeitsmesser oder anderen etwa anzubringenden Lampen herzustellen.

ANBRINGUNG DES SATTELS

Der Sattel ist in der aus Abbildung 1 hervorgehenden Weise anzubringen. Das Kreuzstück R, ist bei T mit dem Rahmengesänge verbunden. Falls man nach Anbringung des Sattels wunsch, die Sattelstellung zu verändern, schraube man die Muttern U auf beiden Seiten los, hebe den Sattel von den Federn ab und ziehe die oberen Muttern U an. Wenn dann der Sattel und das Joch wieder nach unten gedrückt werden, liegt der Sattel in einer niedrigeren Stellung.

ANBRINGUNG DER KURBEL DES FUSSANLASSERS

Sperrring, Unterlegscheibe und Rollenfeder sind vom Stutzen H (Abb. 1) abzunehmen. Danach kann die Anlasserkurbel aufgeschoben werden. Dann setze man die Rollenfeder wieder auf und setze das innere Ende in den sich

den Ölzufluß unterbricht. Zu diesem Zweck entferne man die kleine Verschuß-Schraube am unteren Teil des Ölers (siehe Fig. 3, Schraube 5) und lasse das Öl einige Sekunden frei durch die Ölpumpe fließen, wodurch die Ölleitung von Luft befreit wird. Darauf schraube man die Verschuß-Schraube wieder fest.

3. Man entferne die Ölstandschraube an der unteren linken Seite des Kurbelgehäuses. Es ist dies die obere der zwei dort befindlichen Schrauben. Dann pumpe man mit Hilfe der Handpumpe, welche sich oben am Ölbehälter befindet, zwei bis drei Pumpen voll Öl in das Kurbelgehäuse, bis das Öl durch die zur Aufnahme der Schraube bestimmte Öffnung ausfließt, wodurch der richtige Ölstand im Kurbelgehäuse erreicht wird. Hierauf schließe man die Schraube wieder abdicht.

4. Die Maschine ist nunmehr fahrbereit. Trotzdem soll sie mit Rücksicht auf die notwendige Einlaufzeit aller reibenden Teile während der ersten 1000km nicht zu sehr überlastet werden. Insbesondere soll der Motor niemals am Stand bei hoher Tourenzahl mit reichlichem Gasgemisch längere Zeit laufen. Die Handpumpe soll ca. alle 20 km oder auch öfters verwendet werden, um dem Motor etwas überschüssiges Öl zuzuführen, so daß derselbe während der Einlaufzeit einen leichten Ölrauch im Auspuff zeigt. Man achte besonders auf ein sorgfältiges Einfahren der Maschine während der ersten 1000 km. Die Maschine soll diese ersten 1000 km nicht über 50 km Geschwindigkeit gefahren werden, da sonst eine spätere klanglose Funktion in Frage gestellt ist.

ACHTUNG: Es ist wichtig, daß sich immer eine hinreichende Menge der richtigen Marke von GARGOYLE MOBILÖL im Ölbehälter befindet. Wenn der Ölbehälter leer geworden ist, halte man sofort und fülle Öl nach. Jedermal, wenn der Ölbehälter vollkommen geleert wurde, wiederhole man den oben unter Punkt 2 angegebenen Vorgang vor Anwerfen der Maschine, um die Bildung von Luftsäcken in der Ölleitung zu vermeiden.

ABLASSEN UND REINIGEN DES KURBELGEHÄUSES.

Beim Indian-Motor ist die bei Automobilen so gefürchtete Ölverdünnung durch unverbrannten Treibstoff infolge des Frischöl-Schmiersystems nicht zu befürchten.

Hingegen wird insbesondere bei einer neuen Maschine das Öl während des Betriebes eine gewisse Menge Verunreinigungen aufnehmen. Es werden sich im Öl Straßstaub, Kohlereichen von der Unterseite der Kolben, ferner Metallteilchen usw. ansammeln, welche es nötig machen, das Kurbelgehäuse zeitweise zu reinigen, da sonst metallische Reibung und vorzeitige Abnutzung eintreten kann. Man reinige daher das Kurbelgehäuse alle 800 km in folgender Weise:

1. Man entferne die untere Ablaß-Schraube an der linken Seite des Kurbelgehäuses und lasse das gebrauchte Öl ab. Es geschieht dies am besten während der Motor noch warm ist, so daß das Öl die Verunreinigungen aus dem Kurbelgehäuse mit herauswäscht.

2. Nachdem man die Ablaß-Schraube wieder befestigt hat, fülle man mit der Handpumpe einige Pumpen voll Öl in das Kurbelgehäuse und lasse den Motor kurze Zeit arbeiten. Wenn das hierauf abgelassene Öl infolge der enthaltenen Verunreinigungen eine sehr dunkle Farbe zeigt, wiederhole man denselben Vorgang nochmals mit frischem Öl.

3. Nach Entleerung und sorgfältiger Reinigung des Kurbelgehäuses ziehe man die Ablaß-Schraube fest an, öffne die obere Ölstandschraube und fülle mit der Handpumpe, wie schon früher beschrieben, Öl bis zum richtigen Ölstand nach.

ACHTUNG: Wenn der Ölbehälter zwecks Reinigung vollkommen entleert wurde, muß man, wie oben auf Seite 9 und 10 beschrieben, vor Anwerfen der Maschine dafür sorgen, daß in der Ölleitung keine Luftstöße vorhanden sind.

REINIGEN MIT PETROLEUM.

Wir raten dringend davon ab, zur Reinigung des Kurbelgehäuses Petroleum zu verwenden. Die Wirkung desselben ist so groß, daß es feste Ansätze im Kurbelgehäuse, welche für gewöhnlich nicht mit-

zirkulieren und daher nicht weiter gefährlich sind, löst und in die Lager bringt, was Verreibungen der Lagersoberflächen zur Folge haben kann. Außerdem bleiben immer Reste von Petroleum im Kurbelgehäuse zurück und verschlechtern die Qualität des Frischöls.

KOHLERDICKSTANDBILDUNG.

Es gibt keine vollkommen rückstandsfrei verbrennenden Schmieröle. Alle mineralischen Schmieröle sind Kohlenwasserstoffe und bilden daher unter gewissen Umständen kohlenartige Ansätze. Die Menge dieser Rückstände hängt außer von der Beschaffenheit des Öles auch von der Ausbildung des Verbrennungsraumes, von der Temperatur desselben, von der zugeführten (Menge und von der Art des verwendeten Kraftstoffes ab. Die Temperatur des Verbrennungsraumes steigt mit der Belastung und Sie werden daher beobachten können, daß der Auspuff bei ein und derselben Ölpumpeneinstellung öftrauch zeigt, wenn der Motor am Stand arbeitet, während er vollkommen rein ist, wenn das Kad fährt. Das Ölpumpen des Motors, d. h. das Ansaugen von übermäßigen Mengen Öles aus dem Kurbelgehäuse in den Verbrennungsraum tritt also besonders bei Unterbelastung ein.

Man beachte daher folgende Punkte, um Ölpumpen und damit Rückstandsbildung zu vermeiden:

1. Man verwende nur ein erstklassiges, hochwertiges Schmieröl, dessen Eigenschaften dem Indian-Motor entsprechen. Wir empfehlen unbedingt den Gebrauch der auf Seite 7 erwähnten GARGOYLE MOBILÖL-MARKEN.
2. Man achte auf genaue, richtige Einstellung der Ölpumpe. Siehe die diesbezüglichen Vorschriften in vorliegender Druckschrift.
3. Man gebrauche die Hilfshandpumpe so selten als möglich, und zwar nur beim Anlauf oder gelegentlich, wenn der Motor bei vollkommen offener Gasdrossel schwer belastet mit dem ersten oder zweiten Gang arbeitet.
4. Wenn die obigen Ratschläge befolgt werden, kann man Tausende von Kilometern fahren, ohne daß bemerkens-

were Abnutzung des Kolbens oder der Zylinderwände eintritt.

Wenn eine solche Abnutzung eintritt, lasse man den Zylinder ausschleifen und neue passende Kolben einsetzen. Man glaube nicht, daß man die Abnutzung durch Gebrauch eines schwerflüssigen Oles ausgleichen kann. Die Verwendung eines zu schwerflüssigen Oles ist gewöhnlich die Ursache von verölten Zündkerzen, Steckenbleiben der Ventile, übermäßiger Rückstandsabildung und Klopfen des Motors infolge Fehlzündungen.

5. Man versichere sich, daß der Vergaser richtig eingestellt ist. Man kann nicht erwarten, daß das in den Verbrennungsraum gelangende Öl reslos verbrennen kann, wenn das Gasgemisch so reich ist, daß nicht einmal genug Sauerstoff vorhanden ist, um den Kraftstoff selbst zu verbrennen. Bei Verwendung eines zu reichen Gemisches muß man daher erwarten, daß der unverbrannte Kraftstoff mit dem unverbrannten Öl Rückstände bildet.

6. Fehlzündungen und aussetzende Zündungen befördern sowohl das Ölpumpen als auch die Rückstandsabildung. Man achte daher darauf, den Zündmagneten stets rein und in Ordnung zu halten und auch die Zündkerzen vor Verunreinigung zu bewahren. Für das richtige Funktionieren der Zündung ist auch richtige Länge der Funkenstrecke in der Zündkerze von großer Bedeutung.

7. Kompressionsverluste verringern die Leistungsfähigkeit des Motors und unterstützen auch die Rückstandsabildung. Man achte daher darauf, daß die Ventile immer gut eingeschiffen, die Ventilstößel richtig eingestellt, die Zschahne, Zündkerzen und der ganze Zylinderkopf vollkommen abgedichtet sind. Man verwende auch immer die richtige Marke GARGOYLE MOBILE OIL, um eine entsprechende Kolbenabdichtung zu erzielen und dadurch Durchblasen der Gase bei den Kolberingungen zu vermeiden.

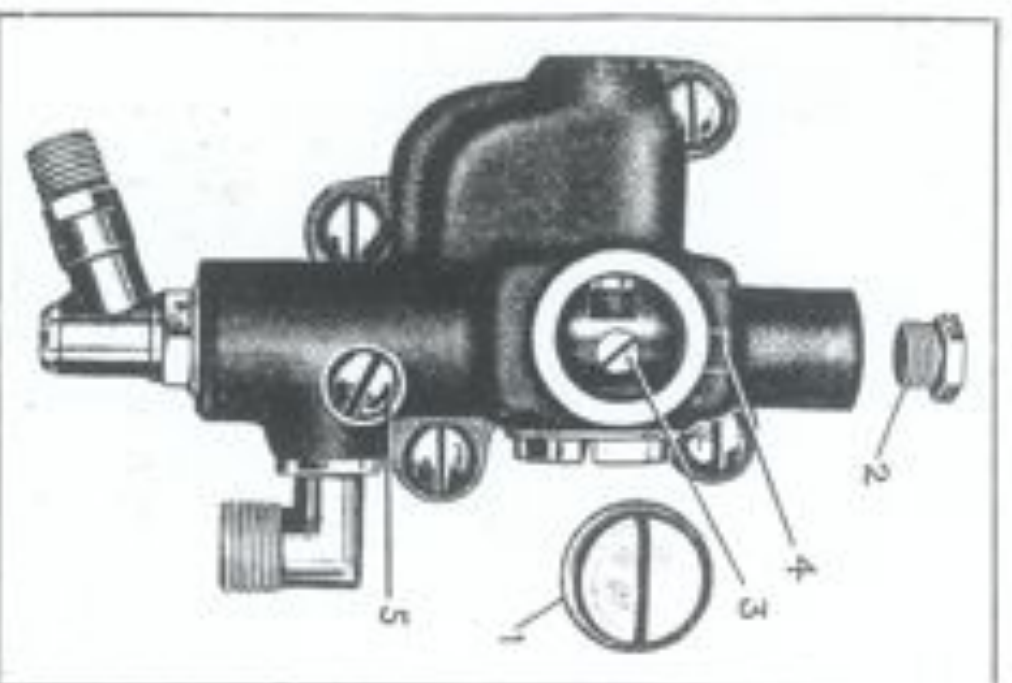


Fig. 3. *Einstellung des mechanischen Schmierapparates.*

1. Man entferne die Verschlussklappen 1 und 2 laut Figur 3 und löse Schraube 3, ohne jedoch dieselbe vollständig zu entfernen.

2. Wenn es notwendig ist, die zugeführte Ölmenge zu erhöhen, so drehe man die Schraube 4 nach *rechts* (im Sinne des Uhrzeigers), jedoch nicht mehr als um eine halbe Umdrehung. Man ziehe hierauf die Schraube 3 wieder an, schraube die Kappen 1 und 2 wieder fest und prüfe, ob die Ölmenge nunmehr eine entsprechende ist. Wenn nötig, wiederhole man die obige Einstellung.

3. Wenn es nötig erscheint, das zugeführte Ölquantum herabzusetzen, so folge man ebenfalls der obigen Anleitung mit der einzigen Ausnahme, daß man die Schraube 4 nach *links* (also entgegen dem Uhrzeigersinn) dreht.

EINSTELLUNG DES MECHANISCHEN SCHMIERAPPARATES.

Die mechanische Schmierpumpe wird vor Versand der Maschine von der Fabrik aus genau eingestellt, und zwar für ein solches Quantum, wie es der neue Motor benötigt. Nach ca. 1000 km Fahrt kann die Schmierpumpe eventuell auf eine geringere Fördermenge eingestellt werden.

Wenn die Bodenbeschaffenheit des Landes es wünschenswert erscheinen läßt, die Einstellung zu verändern, gehe man folgendermaßen vor:

ANMERKUNG: Das zugeführte Ölquantum ist richtig, wenn der Auspuff bei normaler Belastung eine schwache bläuliche Färbung zeigt und der Ölstand im Kurbelgehäuse dauernd auf gleicher Höhe bleibt.

Die Ölzufuhr ist zu gering bemessen, wenn es notwendig ist, zeitweise die Handpumpe zu benutzen, um den richtigen Ölstand im Kurbelgehäuse aufrecht zu erhalten.

Die Ölzufuhr ist übermäßig, wenn der Auspuff bei normaler Belastung dauernd und stark gefärbt ist und wenn es sich zeigt, daß der Ölstand im Kurbelgehäuse langsam höher wird, die Zündkerzen verölt sind und Kohlerückstandsblöcke eintritt.

KUPPLUNGS- UND ÜBERSETZUNGSGETRIEBE.

Bei den Indian-Motorrädern Modell Chief und Scout sind der Motor, die Kupplung und das Übersetzungsgetriebe zu einer gemeinsamen Einheit zusammengebaut, was die modernste Ausführung ergibt. Es wird dadurch der Gebrauch eines Kettenantriebes überflüssig, welcher früher verwendet wurde, um den Motor mit dem Getriebe zu verbinden. An dessen Stelle tritt ein System aus drei Zahnrädern, welche auf Rollen und Kugellagern laufen und die Kraftübertragung besorgen. Dieser Zahntrieb arbeitet vollständig im Ölbad.

Die Kupplung ist eine Lamellenkupplung und läuft ebenfalls im Ölbad. Das gesamte Übersetzungsgetriebe besitzt Kugellager.

SCHMIERUNG DES GETRIEBES.

Das Gehäuse, welches die Zahnradübersetzung, die Kupplung und das Geschwindigkeitsgetriebe enthält, ist dichtsicht und wird von

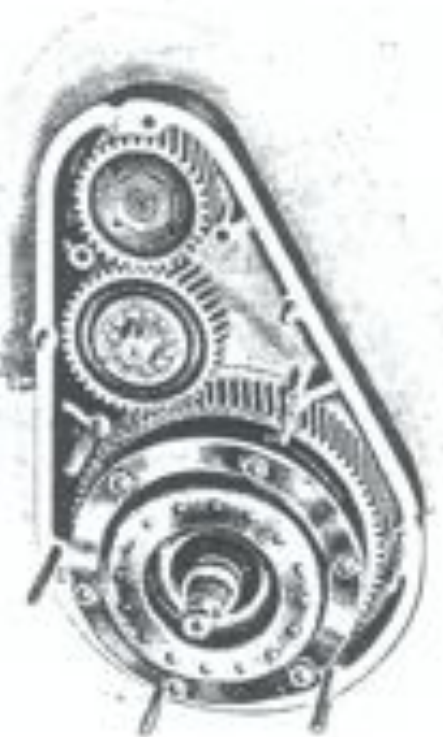


Fig. 4. Kraftübertragung.

der Fabrik aus gefüllt, bevor die Maschine zum Versand gelangt. Trotzdem soll man vor Ingebrauchnahme der Maschine kontrollieren, ob ein genügendes Quantum Öl im Gehäuse vorhanden ist.

Um das Gehäuse zu füllen, entferne man den Füllstutzen, und fülle die richtige Marke Getriebeöl ein, bis der Ölstand bis zum Kontrollstutzen reicht.

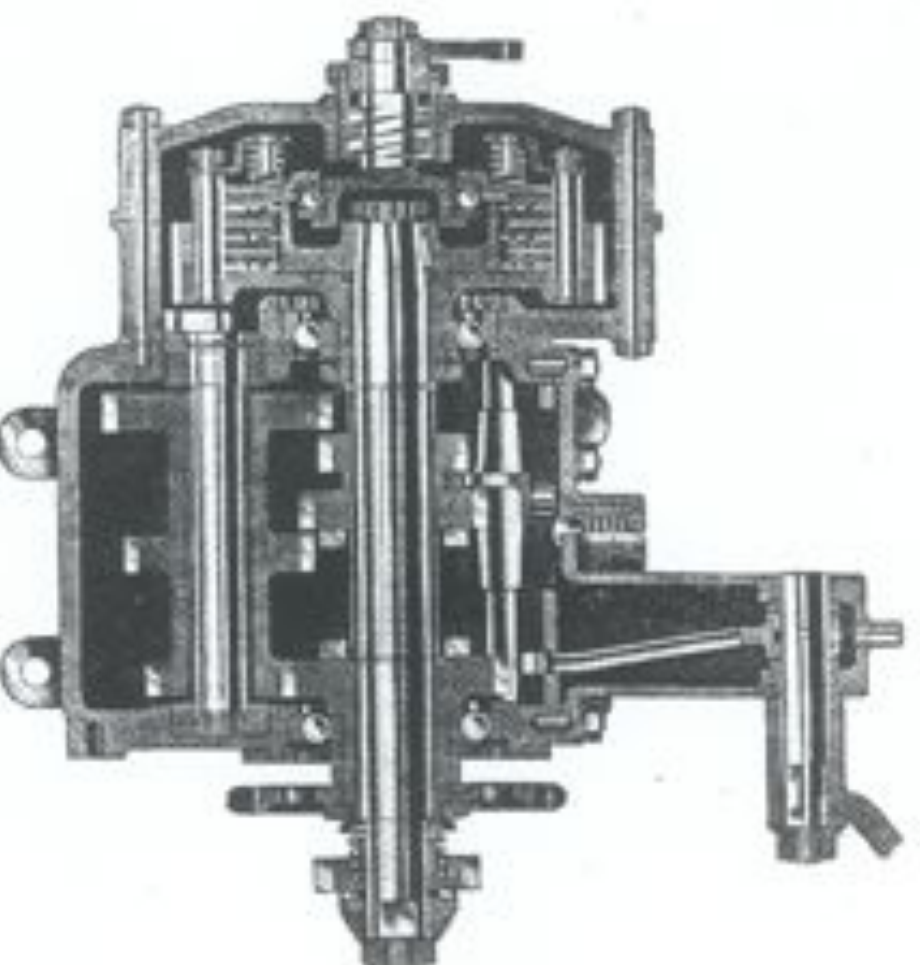


Fig. 5. Querschnitt durch Kupplung und Getriebe.

Als Getriebeöl empfehlen wir folgende Marken von GARGOYLE

MOBIL OIL:

	Standard	Winter
Indian Prince	Gargoyle Mobilöel "BB"	Gargoyle Mobilöel "BB"
Indian Standard	Gargoyle Mobilöel "B"	Gargoyle Mobilöel "B"
Alle anderen Modelle	Gargoyle Mobilöel "A"	Gargoyle Mobilöel Arctic

ACHTUNG: Man verwende für das Getriebe niemals Fett,

Graphit oder ein nichtflüssiges Öl.

Bei sehr kaltem Wetter wird das Getriebeöl dazu neigen, dickflüssig zu werden, wenn der Motor einige Zeit außer Betrieb war. Die Folge ist ein Mitnehmen der Kupplung beim Umschalten. Nach kurzer Zeit jedoch, wenn der Motor warm geworden ist, wird das Öl wieder seinen ursprünglichen Flüssigkeitsgrad annehmen und die Kupplung wird normal arbeiten.

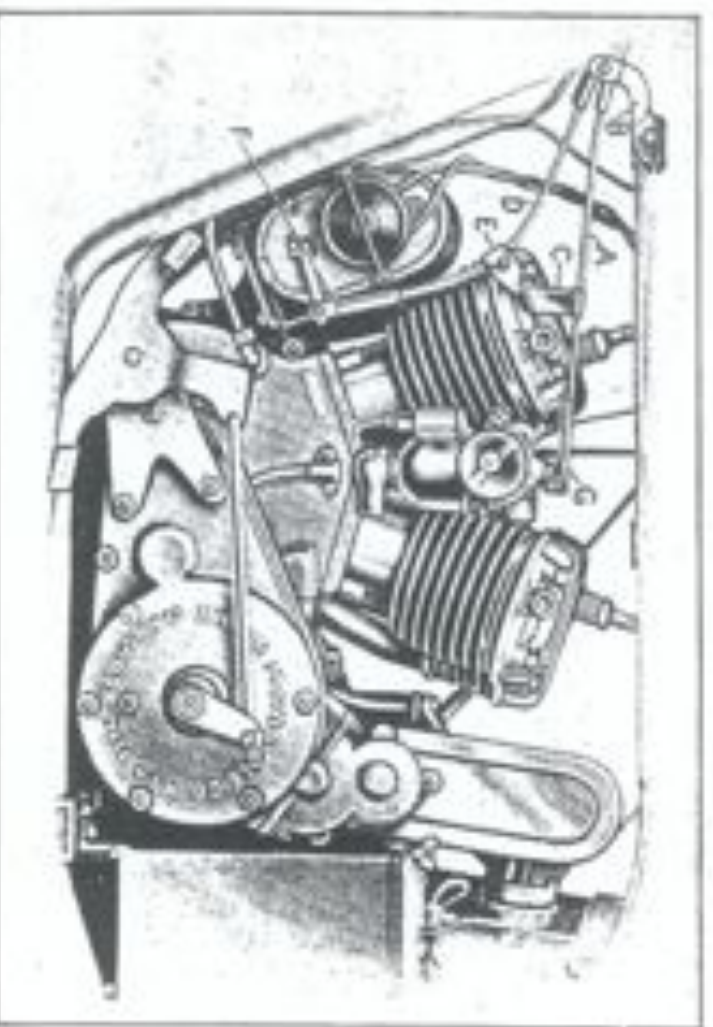


Fig. 6. Indian-Motoranlage.

ERGÄNZUNG UND WECHSEL DES GETRIEBEÖLES.

Der Ölstand im Getriebegehäuse soll zirka alle 800 km überprüft und, wenn nötig, Öl nachgefüllt werden. Nach zirka 1600 km Gebrauch ist das Getriebeöl aus dem Gehäuse in folgender Weise abzulassen:

Bei den Modellen „Chief“ und „Scout“.

1. Man entferne die am Boden des Getriebegehäuses befindliche Ablass-Schraube und lasse das alte Öl abfließen. Hierauf öffne man den Füllstutzen am oberen Teil des Gehäuses und spüle das Gehäuse gut mit Öl aus. Man ent-

ferne auch die Ölwannekontrollverschraubung, welche sich an der linken Seite des Gehäuses gerade unter dem Betätigungsgarn der Kupplung befindet.

ACHTUNG! Das Gehäuse darf nie mit Petroleum ausgewaschen werden. Wenn ein Ausspülen nötig ist, verwende man nur ein leichtflüssiges Öl.

2. Nunmehr schraube man die Abbläß-Schraube wieder ein und fülle die richtige Marke GARGOYLE MOBIL.OEL nach, bis der Ölstand, wie er durch die Kontrollverschraubung vorgesehen ist, erreicht wird. Hierauf verschleibe man die Einfall- und die Kontrollöffnung.

Beim Modell „Prince“.

Zur Füllung öffne man die gemeinsame Einfall- und Kontrollschraube an der rechten Seite des Behalters und fülle das Gehäuse mit der richtigen Marke GARGOYLE MOBIL.OEL bis zum Rand der Verschraubung.

BEIM ABLASSEN UND NEUFÜLLEN GEHE MAN FOLGENDER- MASSEN VOR:

1. Man entferne die an der rechten Seite des Gehäuses ganz unten befindliche Ölabbläß-Schraube und lasse das alte Öl abfließen. Das Ablassen wird erleichtert, indem man die Maschine nach der Seite umlegt. Man wasche hierauf das Gehäuse durch die Füllöffnung mit einem leichtflüssigen Öl aus.

ACHTUNG! Man verwende niemals Petroleum. Die Abblößöffnung ist so angeordnet, daß Petroleum im Gehäuse zurückbleiben kann, welches das frisch eingefüllte Getriebeöl verdünnen würde.

2. Nach Füllung des Gehäuses mit der richtigen Marke GARGOYLE MOBIL.OEL schließe man die Füllschraube.

RADLAGER UND LENKUNG.

Die Radlager und die Lager der Lenkstange sind mit Fett von der Fabrik aus eingesetzt. Sie bedürfen nur geringer Wartung und

Im Jahre 1901, also vor 25 Jahren, wurde die INDIAN MOTORCYCLE COMPANY gegründet. Das Indian-Motorrad wurde damals trotz seiner Unvollkommenheiten freundlich aufgenommen. Seit dieser Zeit bildet die ständige Verbesserung und Vervollkommnung dieses Fahrzeuges den Leitgedanken bei seiner Herstellung. Der Umstand, daß die Indian-Motorräder heute in allen Ländern der Welt unter allen anderen Motorradmarken überwiegen und daß viele Tausende von Indian-Motorrädern im Osten und Süden, im Westen und Norden, in Ländern mit heißem ebenso wie in solchen mit kaltem Klima zur vollsten Zufriedenheit ihrer Besitzer in Verwendung stehen, beweist, wie streng dieser Leitgedanke befolgt wurde.

Jetzt, nach 25 Jahren, sind die Anforderungen, welche die Motorradfahrer an ein Fahrzeug stellen, völlig klar. Die vier Maschinentypen, welche die Indian Motorcycle Company herausbringt, entsprechen diesen Anforderungen in vollem Maße. Die stetig wachsende Beliebtheit der Indian-Motorräder ist ein Beweis dafür, daß das silberne Jubiläum nicht das Ende einer 25-jährigen Entwicklung darstellt, sondern einen Markstein auf dem Wege ständig fortschreitender Entwicklung.



Indian Motorcycle Company
Springfield, Mass.

SCHMIERUNGS- ANLEITUNG

für

Indian Motorcycles

Modelle:

Prince, Scout, Chief, Big Chief und Standard



Indian Scout

KURT STEINWEG, Köln am Rhein

Hansa Ring 22, Fernspr. Rheinld. 7802

Generalvertretung für Deutschland der

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY

Springfield, Mass., U. S. A.

Allgemeiner Deutscher Motorsport-Verband der DDR

Kfz.-Sportzulassung

für Kraftfahrzeug-Veteranen



Dauerstartnummer

2-48

Die Kfz.-Sportzulassung des ADMV der DDR für Kraftfahrzeug-Veteranenfahrzeuge gilt als Zulassung zum Verkehr auf öffentlichen Straßen für den Zeitraum, der auf der Fahrerkarte des Veranstalters für die Teilnahme an einer Kfz.-Veteranensport-Veranstaltung des ADMV der DDR angegeben ist. (Genehmigt durch das MdI/Hauptabteilung Verkehrspolizei 3116/1967)



Hersteller:

Zeulissen

Typ:

Scout m. Schw

Baujahr:

1978

Fahrzeughalter:

Ralf Scherlach

1034 Bismarckstr. 3A
10335 Bönnschl. 6A

Technische Daten

Motorfabrikat: Inelicon
Arbeitsweise: 4-Takt
Leistung: 19 PS
Zylinderzahl: 2
Vergaser: Scheller de Paris
Zündung: Magnet
Getriebe: 3-Gang
Achsantrieb: H.F.
Hubraum: 150 cm³
Kraftübertragung: Kette
Motor-Nr.: 1954
Fahrgestell-Nr.: 1954
Aufbau: _____

Die vorstehenden Angaben sind geprüft und
werden hierdurch bestätigt:

Berlin, den

27.4.80





Fachkommission KFZ Veteronensport
beim Präsidium des ADMV der DDR

Fahrzeubewertung lt. Kartei:

Pkt: 105,6 Ort und Datum:

Chemnitz
26.7.82

12.11.82 Pkt.
gilt bis 19 91



Fahrzeugausschreibung lt. Kartei:

Pkt.:

Ort und
Datum:



201-

№2 039



INDIAN MOTORCYCLE COMPANY
Springfield, Mass., U.S.A.

REPRODUCED BY THE AUTHOR

Printed in U.S.A.

SCHMIERUNGS- ANLEITUNG

für

Indian Motorcycles

Modelle:

Prince, Scout, Chief, Big Chief und Standard



Indian Scout

KURT STEINWEG, Köln am Rhein

Hansa Ring 22, Fernspr. Rheind. 7802

Generalvertretung für Deutschland der

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY

Springfield, Mass., U. S. A.

genügt es, wenn sie zweimal im Jahr mit frischem Fett eingesetzt werden. Man verwende nur ein hochwertiges Schmierfett wie GARGOYLE MOBILFETT WEICH. Vor Einsetzen der Lager mit frischem Fett empfiehlt es sich, die Reste des alten Fettes zu entfernen.

KETTEN.

Um eine lange Lebensdauer und gute Funktion der Kette zu sichern, muß dieselbe ebenfalls entsprechend geschmiert werden. Circa alle 1600 km ist die Kette abzunehmen und nach sorgfältiger Reinigung mit Benzin mit Hilfe eines Pinsels gründlich trocken zu lassen.

Hierauf lege man die Kette in ein Bad von heißem GARGOYLE MOBILÖL, "C", worin sie zirka 15 bis 20 Minuten verbleiben soll, damit das Schmiermittel in die einzelnen Kettenglieder eindringen kann. Hierauf nehme man die Kette aus dem Bad und lasse das überschüssige Öl abfließen.

Nach Reinigung der Kettenräder befestige man die Kette wieder und achte besonders darauf, daß sie richtig gespannt ist.

DIVERSES.

Die Welle des Starters, die Lager der Bremsen, die Vorderradfederung und die Sitzfedern sollten wöchentlich mit einigen Tropfen Motorenöl versehen werden. Hiefür sind Ölbüchsen bzw. Ölbohrungen vorgesehen.

Der Magnet und die Lichtmaschine werden vom Fabrikanten mit einem entsprechenden Schmiermittel gefüllt geliefert. Die vorgesehenen Ölbüchsen sind zirka alle 1600 km mit zwei bis drei Tropfen eines leichten Nalmaschinenöles zu versehen.