



## Hallo Indians

von Holger Klepper

**H**allo Indians, voraussichtlich werden in diesem Jahr einige, wenn nicht sogar alle, Treffen entfallen oder sind bereits abgesagt worden. Und viele schöne Erlebnisse können nicht erlebt werden. Liebgewordene Begegnungen mit Freunden müssen verschoben werden oder fallen ganz aus. Sprüche voller Humor und Teilnahme werden wir vermissen.

Nur drei Beispiele aus dem letzten Jahr der internationalen Indian-Rally. Peter Janssen: „Klar nehmen wir Dich wieder mit nach Finnland. Einer muss ja den Reisebericht schreiben.“ Father Jim, nachdem er mir ohne zu zögern sein Isolator-Plättchen gab: „It's always good to have an Aussie with you.“ Der Chief Fahrer aus dem hohen Norden mit Blick zu mir: „Mal sehen, wessen Karre heute Morgen als Letzte läuft.“ Worauf hin wir alle geduldig und mit laufendem Motor warteten, bis auch seine Maschine endlich lief.

Ja, Reiseberichte und Geschichten von Hilfsangeboten mitfahrender Indians, all die netten Kleinigkeiten, die auf einer gemeinsamen Reise so passieren, werden wohl zum knappen Gut in diesem Jahr.

Aber all das verkommt zur Nebensache: Bleibt bitte alle gesund, damit wir uns wiedersehen so bald es wieder möglich ist.

Rumschrauben geht immer; deshalb jetzt zwei Sachen, die ihr eventuell schon kennt.

Bastelstunde die Erste: Umbau auf elektronischen Tachometer  
Warnung: nix für Freunde des Originalzustandes ihrer Maschine oder mit H-Kennzeichen.

In dem Fall lieber weiterlesen auf den nächsten Seiten.

Leider war das Eingangslager des mechanischen Tachos der 48er Chief festgegangen. Die Innereien aus Zinkdruckguss waren auch schon kurz vorm Zerbröseln. Kernschrott also.

Funktionsfähig wollte ich den Tacho jedoch schon gerne wieder haben; zudem favorisierte ich eine eher unauffällige Lösung. Ein klobiges Anbauinstrument am Lenker schied daher von vornherein aus. Der kleine unbeleuchtete Fahrrad-tacho von Sigma, den ich schon

länger am Lenker montiert hatte, würde als alleiniger Geschwindigkeitsmesser möglicherweise zu Stirnrunzeln der Prüffingenieure bei der Hauptuntersuchung führen. Da ist also nicht nur guter Rat, sondern da sind auch gute Ersatzteile sehr teuer. Für mich zu teuer. Ein Reprö-Instrument von Jerry Greer schlägt beispielsweise mit mindestens 350€ zu Buche.

Als kostengünstige Alternative hatte ich liegen: Entweder einen Honda CB 550 Four Tacho oder aber einen schon sicherheitshalber im Vorjahr gekauften elektronischen Tacho aus dem Zubehörcatalog eines großen Filialbetreibers für Motorradklammern und -teilen. Einen passenden Halgeber hatte ich ebenfalls dazu erworben. Beides zusammen für sozialverträgliche 100€ (Bild 1).





Die Anpassung des Übersetzungsverhältnisses des Honda Tachos erschien mir zu kompliziert. Also galt es, den elektronischen Tachometer in das Gehäuse des defekten Tachos einzubauen (Bild 2).

Durch die geringe Bauhöhe des Ersatztachos klappt das ohne Probleme, den passenden Abstand zum Verschlussglas des Originals erreicht man z.B. durch 4mm Gewindeverlängerungseinsätze unter die Elektronikeinheit; Länge ca. 10mm. Die lagen praktischerweise in einer „Millionenbox“ parat.

Das Gehäuse des elektronischen Tachos kriegt man ganz einfach und zerstörungsfrei auf. Auf die Wegstreckenanzeige muss man allerdings verzichten, das klappt letztlich wegen der unterschiedlichen Scalenteilung ohnehin nicht. Außerdem siehts bescheiden aus. Den grauen Außenmantel der Leitung des Hallgebers habe ich entfernt, damit die drei Einzeladern durch die Hülle der Tachowelle geführt werden können. Komplett mit dem grauen Leitungsmantel klappt das nicht. Man könnte aber z.B. einen dünnen schwarzen Plastik-Druckluftschlauch statt der Hülle

nehmen. Dann muss allerdings zusätzlich noch die Aufnahme am Winkelstück der Bremsankerplatte angepasst werden. Zuviel Aufwand. Da für den Umbau am Vorderrad das Rad heraus gebaut werden muss, kann man das ganz gut erledigen, wenn ohnehin ein neuer Reifen fällig ist. Trommelbremse auf, Tachoantrieb demontieren (der Antriebskranz in der Trommelbremse bleibt erhalten) und auf die Radnabe innen zwischen den Gewinden der Radmuttern sechs Stahl-Winkelbleche befestigen. Das geht gut mit einer entsprechend großen Schlauchschelle. Die abgewinkelten Enden sollten dann ca. in halber Länge durch das Loch für den Tachoantrieb zu sehen sein. Wenn die Bleche zu lang sind, gibt's Probleme beim Zusammenbau.

Der Hallgeber passt perfekt in den Winkeltrieb, wenn die Umlenke-zahnräder entfernt wurden. Zirka 12 - 15 mm herausstehen lassen. Sicherheitshalber den Teil des Hallgebers, welcher im Winkeltrieb verbleibt, mit z.B. selbstverschweißendem Isolierband umwickeln und mit Madenschraube sichern. Wenn dann alles richtig verkabelt wurde muss der Tacho justiert werden. Dabei kann man wählen: wieder auf Meilen oder aber auf Kilometer anpassen. Bei einem Endausschlag der Scala von 120, maximal 135 habe ich mich für Kmh entschieden. Schneller fährt die Chief ohnehin nicht. Außerdem entfällt die Umrechnerei von Meilen in Kilometer pro Stunde. Die korrekte Geschwindigkeitsanzeige kann man mit Navi oder Fahrrad-acho abgleichen. Für eine Anzeige in Kmh lautet der Einstellwert der Wegimpulszahl (bei sechs Geberblechen) 1500.

Zum experimentieren habe ich erstmal eine Papierschablone mit Ausschnitt für die Digitalanzeige verwendet (Bild 3). Den Originalzeiger auf dem kleineren Zeiger des







neuen Tachos befestigen. Dann alles wieder zusammenschrauben, fertig (Bild 4).

Nicht so original wie vorher, aber wieder funktionsfähig und beleuchtet. Auch was wert. Freue mich schon auf die fällige Hauptuntersuchung, der junge motivierte Prüfingenieur arbeitet noch dort. Siehe Indian News 130.

Bastelstunde die Zweite: Umbau auf Ölfilter von Jerry Greer  
 Jerry Greer bietet auf seiner Internetseite einen Ölfilter-Kit zum Nachrüsten für die Indian Chief an. Nachdem ich mich mit Michael Düx und Arne darüber unterhalten hatte, fand ich die Möglichkeit einen Ölfilter einzubauen ziemlich

interessant. Auf dem Treffen in Finnland sah ich, dass viele Indianriders aus dem skandinavischen Raum diesen Filter montiert hatten. Alle waren damit sehr zufrieden. Der Preis ist nicht so unerschwinglich hoch und es ergibt sich die Chance, ein etwas „moderneres“ Öl zu verwenden.

Der von Jerry Greer mitgelieferte Ölfilter hat neben einem Überdruck- Bypassventil auch ein Ventil zur Verhinderung des Ölrückflusses eingebaut. Dadurch soll, so die Montageanleitung, vermieden werden, dass die Ölpumpe trockenläuft und nach dem Start erst mal Luft zurückgefördert wird. Alternative Ölfilter sind in der Anleitung gelistet, zumeist amerikanische. Ein

Tipp wäre der Ölfilter des Smart For Two; Mahle Knecht OC 607. Der hat ebenfalls die beiden Ventile, die Bauhöhe ist etwas geringer und er ist hier gut verfügbar.

Geliefert wird von Jerry Greer in dem Kit zudem eine Klammer zur Befestigung am Rahmen, ein Flansch um den Filter aufzuschrauben inklusive zweier Schraubanschlüsse, die Montageanleitung und zwei gerade Kupferrohre mit Überwurf- Schraubmutter zum Anschluss an Tank und Ölpumpe. Außerdem eine Art Biegehilfe zum Anpassen der Kupferrohre an Ölpumpen- und Tankanschluss.

Die ganze Montage ist in zwei Stunden zu schaffen und der Öltank





Aluminium handelt. Da mochte ich den Schraubenschlüssel nicht so sehr fest ansetzen. Ein befreundeter Hydraulik Schlosser schnitt die Gewinde etwas nach und schon passte alles perfekt und selbstdichtend ineinander. Etwas Teflonband dazwischen und zusammenschrauben (Bild 5).

Die zweite Sache war, dass die Schraubmuttern für Ölpumpe und Tank nicht so recht zu den entsprechenden Gewinden passten. Daher habe ich die alten Muttern dafür verwendet. Die Mutter für den Anschluss an die Ölpumpe musste zudem ca. 1mm gekürzt werden. Geht, da aus Messing bestehend, recht einfach mit einer Feile (Bild 6).

Alles montiert, Probefahrt, Anschlüsse dicht. Öl wird wie eh und je in den Tank zurückbefördert.

Holger Klepper

muss, da der Filter in den Rücklauf eingebaut wird, nicht abgelassen werden. Da sogar ich die Montage geschafft habe, kann man mit Fug und Recht von „Idiotensicher“ (Indian News 136) reden.

Ein Problem war, dass die NPT Gewinde im Flansch die Schraubanschlüsse nicht sonderlich weit einlassen wollten. Zwei Gewingegänge erschienen mir etwas wenig, zumal es sich beim Material von Flansch wie auch bei den Anschlüssen um

