

Neues von der Rennstrecke

von Werner Trautner

Nach meinem Einstand ins Renn-geschehen mit meiner Sport Scout (Bericht INDIAN News 112) hab ich Euch ja vorausgesagt, dass es nicht bei dem einem Mal bleiben wird.

Die guten Leute der Szene, die persönliche Herausforderung und die Faszination der Technik sorgen für nachhaltige Begeisterung, immer noch!

Also den Winter genutzt um im Motor noch etwas nach Verbesserung der Leistungsentfaltung zu suchen, denn mit Zünd- und Vergasereinstellung war ich ja noch so nicht zufrieden.

Bei abgenommenen Zylinderköpfen mit Messuhren an beiden Kolben hat sich dann herausgestellt, dass der Verteilernocken (ich fahr mit Batteriezündung ohne Lima) und die Auflageflächen der Zylinderfüße am Kurbelgehäuse im Winkel nicht zusammenpassen. Die Auswirkung ist unterschiedlicher Zündzeitpunkt für vorderen und hinteren Zylinder, in meinem Fall $7,5^\circ$ Kurbelwinkel Unterschied, das macht dem vorhandenen Kurbelverhältnis 2mm aus, das ist viel zu viel. Der vordere Zylinder war immer zu früh, der hintere immer zu spät.

Mit einer herausnehmbaren Verteilerwelle wurde ganz behutsam am Verteilernocken geschliffen bis es gepasst hat,



Messeaufbau

dabei gings nur um wenige Striche mit 400er Leinen.

Da die Köpfe eh abgebaut waren habe ich im Brennraum gleich noch ein paar Kanten weggeschliffen, zur Verbesserung der Strömungen.

Im Frühjahr 2014 gings dann voller Erwartungen zum Pannoniaring; Dirk F. wollte mit seiner HD-WL auch kommen, endlich ein vergleichbarer Mitfahrer, denn Gegner gibt's hier nicht. Auch Andreas mit der schnellen BMW R57, Christoph mit der Triumph-Jap, Martin S. mit der Rudge und Martin H. mit der Ariel wollten wieder dabei sein, sowie mehrere andere auch noch. Die sind zwar alle viel schneller als ich, aber es geht ganz klar um den Spaß und den haben wir gehabt.

Dirk und ich sind im Training immer zusammen auf die Strecke raus weils viel interessanter ist wenn in Etwa gleichstarke Fahrer und Mopeds unterwegs sind. Zunächst ist mir Dirk immer noch davongefahren, er kannte die Strecke schon, wobei ich auf der Start-Zielgeraden langsam aufholen konnte. So bin ich mehrere Trainingsläufe hinter ihm hergefahren um meine persönliche Linie zu finden. Bei unseren alten Motorrädern gibt's halt keine einheitliche Ideallinie, die ist je nach Fahrzeug und entsprechendem Fahrwerk unterschiedlich.

Rund für Runde hab ich mich voran gearbeitet: an jedem Kurveneingang die innere Fuhraste entlasten und voll auf die äußere Raste stemmen, Knie fest am Tank und Lenker möglichst locker lassen... und nur nicht vom Gas, sonst schaukelt die ganze Fuhre wie ein Esel beim Rodeo.

Nach und nach bin ich schneller geworden und war am Ende der Trainings-



Brennraumköpfe



läufe vorne. Somit war Dirk (Starnummer 180) zur Startaufstellung beim Rennen hinter mir, neben mir stand Martin H. mit seiner '29er Ariel 500 ohv (Starnummer 615). Im Training war ich ihm schon auf den Fersen, aber vorbeigekommen bin ich nicht.

5 Sekunden bis zum Start, ich bin sehr aufgeregt kann mich aber voll konzentrieren: 3-2-1 los!

Meine Scout geht ordentlich ab, ich kann einige Starter vor mir überholen, allerdings sind viele nach der ersten Kurve wieder vor mir, weils da immer ziemlich eng wird und manche eben

einfach schneller sind. Martin mit der Ariel ist direkt vor mir und ich komm ihm gut hinterher. Das kostet Kraft und jede Kurve versuche ich mit voller Konzentration meine Linie zu finden. Ich schnauf wie wens im Gebirge zu Fuß steil bergauf geht. Der Schweiß rinnt. Nach der 3. oder 4. Runde kann ich auf der Einfahrt zur Start-Zielgeraden ordentlich Schwung holen und komm auf der Geraden an Martin vorbei. Nur jetzt nicht nachlassen, der ist bestimmt dicht hinter mir, am besten nicht mehr bremsen....

Anfangs der 6. Runde werd ich von 3 ganz schnellen BMWs, Rudge und Tri-

umph-Jap überrundet, also ist nur noch diese Runde zu fahren. Letzte Kurve, nochmal Vollgas und kleingeduckt an der schwarz-weiß-kariert-flatternden Zielflagge vorbei, im Ziel!

Erstaunlicherweise habe ich meine Position bis zum Ende des Rennens durchhalten können, obwohl ich fest davon überzeugt war, dass mich Martin mit der Ariel wieder überholen würde. Später hat er mir dann erzählt, dass ich auf der Geraden einfach schneller war und in den Kurven wollte er nix mehr riskieren.

Er würde aber im Winter auf Leis-

101. 741. 640. 336. 340. 347

Motorräder, Seitenwagen, Bausätze

Indian

BRAKEL MOTORS

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

Teileproduktion und Versand
Großes Originalteilslager mit Motoren und Fahrwerksteilen



Indian
SCOUT / CHIEF
Teile und Service



Bruno Stadler

Telefon

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

Wolfgang Stadler

Telefon / Fax

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

E-Mail: bwindian@t-online.de

Trierbachweg 1 • 52355 Düren • Deutschland

tungssuche gehen, da muss ich drüber nachdenken.

Sehr schön ist nach der Anspannung des Rennens dann immer die Entspannung, in aufgeregten Gesprächen mit den Gleichgesinnten in der Box werden die persönlichen Eindrücke ausgetauscht und nach dem ersten Bier sinkt auch der Adrenalinspiegel wieder auf ein erträgliches Maß. Die Begeisterung ist jedenfalls so groß, dass schon für die kommenden Veranstaltungen Pläne geschmiedet werden.

Fortsetzung folgt ...



Mister Indian of Holland

Indian Place 1 • 8531 XH Lelmer • Holland • Fax-Phone: 051456344

Ankauf - Verkauf - Motoren-Überholung - Restaurationen
 99% aller Teile für Chief und Scout 741 lieferbar
 Das einzige INDIAN-Motorcycle-Museum in Europa
 Geöffnet Samstags von 13.00 - 17.00 Uhr - bitte vorher anrufen!

 *Pelders Transfers and Classic Parts* 

Specialized in parts that fit:

- Indian Power Plus, Scout and Chief
- HD from 1917 - 1935
- Parts for English and German motorcycles
- We are the biggest supplier of Transfers (decals) in Europe

Burg v/d Heijdenstraat 73
 5151 HL Drunen
 The Netherlands

tel. 0031-416-320 390 fax 0031-416-320 388
 info@pelders.nl www.pelders.nl