

Chief

RACER

In der Norddeutschen Tiefebene sind die Winter zwar selten hart, aber dafür in der Regel lang. Und wenn dann dort zwei Spezialisten ihres Faches zusammentreffen, dann kann schon mal etwas Ungewöhnliches entstehen

>TEXT UND FOTOS: Frank Sander





Der Motor der großen Indian-Tourer ist optisch und auch, was seine Laufkultur angeht, eine Ikone des amerikanischen Motorenbaus. Mit Hilfe dieses Cafe-Racer-Kits darf's jetzt auch ein bisschen sportlicher zugehen



UNERLÄSSLICH FÜR EINEN CAFE RACER: SPEICHENRÄDER MIT ALUMINIUM-FELGEN

Swen Naber, Konstrukteur, Erfinder und Chef der Firma NHPower, und Michael Naumann, der schon unzählige Bikeshow-Gewinner auf die Räder gestellt hat, hatten sich in den Kopf gesetzt, einen Cafe Racer im Stil der Rockin' Sixties zu bauen, allerdings mit modern-

ter Technik. Aber anstatt es sich einfach zu machen – viele nehmen heutzutage als Basis einen BMW-Boxer oder einen Einzylinder –, sollte es ein kräftiges V2-Triebwerk sein. Ihre Wahl fiel auf den unbestritten schönsten V2, der in unseren Tagen gebaut wird: Indians großen Thunder-Stroke-

Motor mit 111 Kubikinch, umgerechnet sind das 1820 Kubikzentimeter. Nachdem sie zu der Überzeugung gelangt waren, dass dieses Projekt annähernd unmöglich umzusetzen ist, beschlossen sie entgegen jeder Logik, die Herausforderung anzunehmen. Sie zerlegten den Tourer in alle Einzel-



Erste Computerskizzen gaben die Richtung vor. Ein M-Lenker war von Anfang an gesetzt, das Uhrengehäuse startete als Papiermodell



Die Uhren sind original, deren Gehäuse entstand in Handarbeit. K&N, seit 50 Jahren Garant für hohen Luftdurchsatz



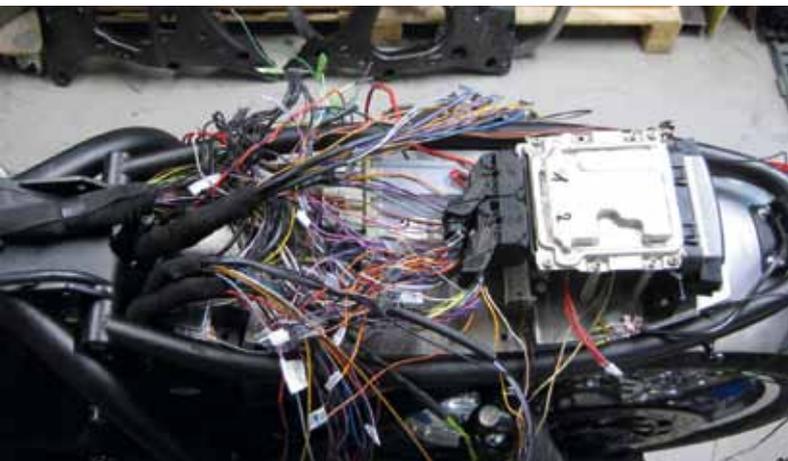
teile, denn von dem Serien-Dickschiff sollte am Ende nicht mehr viel zu sehen sein.

Am Anfang stand eine CAD-Zeichnung. Dann konstruierten die beiden aufwendige Biegewerkzeuge sowie Schweißlehren und fertigten damit einen fast komplett neuen Rahmen an, nur der Lenkkopf mit Oberrohr

wurde vom Indian-Original übernommen. Der Plan war, so viele Technikeile wie möglich vom Original zu übernehmen, um das ABS sowie andere Elektronikfunktionen zu erhalten. Geschätzte zwei Kilometer Kabel und diverse Steuergeräte wollten am Ende sauber verstaut sein, und um es vor-

wegzunehmen: Alle Funktionen des Basis-Bikes inklusive der Heizgriffe, ABS und Tempomat sind voll funktionsfähig.

Den Motor beließ man mit Ausnahme des Auspuffs und des Luftfilters unangetastet, denn der Chief Racer speckte durch den Umbau unglaubliche 112 Kilo ab, was



Um alle elektronischen Funktionen des Originals zu erhalten, mussten kilometerlange Kabelstränge einen Platz finden



Vorher, nachher: Im Bild ganz links ist der originale Indian-Rahmen zu sehen, der größtenteils aus plattigen Aluminiumteilen besteht. Der Rahmen von NHPower besitzt neue Downtubes, Unterzüge und einen Schwingenaufnahmebereich aus Stahlrohr

das Leistungsgewicht um Welten verbesserte. Gabel und Schwinge konnten mit einigen Modifikationen vom Original übernommen werden, wobei hinten nun statt eines Zentralfederbeins zwei Stoßdämpfer arbeiten, die von einer Indian Scout stammen.

Bei den Rädern ging man den Old-School-Weg, Speichenräder mit Aluminiumfelgen waren Pflicht. Matthias von Bike & Wheels setzte alles daran, die passenden

Teile zu bekommen, um die ungefederten Massen zu reduzieren. Als Krönung des Ganzen wurden die originalen Radnaben verwendet. Für den Racer-Look war es natürlich unumgänglich, einen M-Lenker zu verwenden, den das V-Team anfertigte. Das Rücklicht schließlich fand sich bei Tante Louise. Nun galt es, die ausladenden Anbauteile zu entsorgen und gegen schlanke Cafe-Racer-Parts zu ersetzen, die

es natürlich nirgendwo im Handel zu kaufen gibt. Hierfür fertigte das Team Presswerkzeuge für die Tankhälften, Holzformen für den Höcker, das Dashboard und das Instrumentengehäuse an. Es sollte ja alles reproduzierbar sein, denn der hier gezeigte Prototyp soll kein Einzelstück bleiben.

Nachdem die Formen festgelegt waren, setzte Michael sich einige Tage und Nächte in seine Kammer, schweißte und schliff,





TOP LEISTUNGSGEWICHT: DIE NHPOWER-INDIAN HAT UM 112 KILO ABEGESPECKT



Kunst in Blech: Michael Naumann zeigt, wie kompliziert dank notwendiger Benzinpumpe allein der Tank aufgebaut ist



Michael Naumann
(links) und NHPower-
Boss Swen Naber



bis der Tank, der Höcker und der Frontfender passgenau angefertigt waren. Damit man sieht, dass diese Teile aus Stahlblech geformt sind, wurden sie nicht unter Kilos von Spachtel und Farbe versteckt, sondern roh geschliffen und montiert.

Als Teilesponder für etwa die Fußrasten, die Stoßdämpfer und diverse andere Kleinteile musste eine Indian Scout erhalten, der Scheinwerfer stammt von einer BMW. Um die Steuergeräte neu zu programmieren und alle Funktionen zu testen, kam ein Indian-Vertragshändler ins Spiel. Wild-East-

Motorcycles aus Chemnitz übernahm das Testen und das Feintuning. Aus dem Tourer Indian Chief wurde so in wochenlanger Handarbeit der Chief Racer und Swen wird nun alles dransetzen, eine Zulassung für die Anbauteile und den Umbau zu bekommen.

Anlässlich des Shootings durfte ich den Cafe Racer fahren und war erstaunt, wie gut er sich trotz M-Lenker handeln lässt. Wenn man den Vergleich wagen darf, ohne die Konstrukteure zu verärgern, würde ich sagen: Der Racer fährt sich wie eine Buell, der man etwas zu viel zu futtern gegeben hat. <



**Für Interessenten:
Alle Entwicklungen
für diesen Prototyp
wurden so angelegt,
dass sie reproduzierbar
sind - will heißen: Man kann
einen solchen Kit kaufen**

TECHNISCHE DATEN

> MOTOR

Typ: Indian Thunder Stroke 111; 1820 ccm
Gemischauflbereitung: 54 mm Einspritzung
Auspuff: NHPower, mit Kat

> GETRIEBE

Typ: orig. Indian-Sechsgang
Kupplung und Primär: orig. Indian
Rahmen: NHPower-Doppelscheifenrahmen
Steuerkopf: orig. Indian Chief
Lenkkopfwinkel (Rake): 25°
Gabel: orig. Indian
Gabelbrücken: orig. Indian, modifiziert
Schwinge: orig. Indian, modifiziert
Stoßdämpfer: Indian Scout, modifiziert
Räder vo./hi.: Bike & Wheels, mit OEM-Nabe und
..... Morat-Alufelge, vo. 3,5 x 18", hi. 5,5 x 18"
Bereifung: Avon Cobra Chrome, vo.: 140/70-18,
..... hi.: 180/55-18
Bremsen: orig. Indian Chief

> ACCESSORIES

Tank und Sitz: NHPower; Michael Naumann
Lenker: 32 mm Edelstahl-M-Lenker NHPower,
..... gebogen bei V-Team
Riser: orig. Indian, modifiziert
Fender vo./hi.: NHPower; Michael Naumann
Griffe: orig. Indian, mit 10-Stufen-Griffheizung
Fußrasten: Indian Scout, modifiziert
Elektrik: orig. Indian, von NHPower modifiziert
Lampe/Rücklicht: BMW/Louis LED
Blinker: Kellermann Atto-Dark
Instrumente: ... Gehäuse NHPower, Michael Naumann
Schalter/Griffarmaturen: orig. Indian
Spiegel: Rizoma

> KONTAKT
www.nhpower.de