



The „NOS Indian“ eine Hommage ans Handwerk

von Christoph Brunner

Das Konzept

Dieses Bike ist eine Hommage an alle, die mit handgefertigten Teilen unsere Indians am Laufen halten! Oft als Einzelkämpfer werkeln Sie unermüdlich für unsere Leidenschaft.

Ein großer Traum von mir ist es, ein Motorrad von der ersten Skizze bis zum fahrfertigen Bike zu erschaffen. Keine Replik, sondern ein handgefertigtes Einzelstück. Das ist die Idee zur „NOS Indian“. „NOS“ heißt hier nicht „New Old Stock“, sondern „No Old Stuff“. Die handwerkliche Arbeit sollte allerdings überall sichtbar sein! Nichts wird unter Lack versteckt, oder einem vorhandenen Motorrad angepasst.

Mit dieser Idee machte ich mich daran, Skizzen zu fertigen. Basis ist eine 101, mein Lieblingsmodell

aus Springfield. Ich habe versucht, die Eleganz des Modells deutlicher hervor zu heben. Auch deshalb sind alle Oberflächen sind poliert.

Der Rahmen

Auf der Suche nach einem geeigneten Rahmen fand ich die Customschmiede von Sebastian Codreanu in Brasov/Rumänien. Dort werden 101-Rahmen gefertigt, die für 741 Motoren ausgelegt sind. Mit meinem Wunsch nach einem Rahmen passend für einen Sport Scout Motor stieß ich auf helle Begeisterung.

Jeder Rahmen wird am PC entworfen. An einer 2-achsigen, drehbaren Rahmenlehre werden die einzelnen Teile mit Messing hart verlötet und anschließend poliert.

Mittlerweile werden dort auch Choutrahmen und „Wall of death“ Rahmen gebaut.

Auf den folgenden Bildern bekommt ihr einen Eindruck, was dort gemacht wird.





Der Tank

Nachdem die „NOS Indian“ ja ohne Lackierung auskommen muss, stand ich vor folgender Herausforderung: Wie bekomme ich ein Tankdesign ohne Lack? Mit einer Gravur! Ein 1,5mm starker Blechtank lässt sich aber nicht gravieren.

Die Lösung fand ich am anderen Ende der Welt, in Tasmanien! Der Indian-Enthusiast Mark Lesek baut



neben Kurbelgehäusen und Getrieben für die 101 auch Tanks. Diese Tanks werden aus Aluminium gegossen mit mind. 7mm Wandstärke! Die Leute in der Indianszene sind wunderbar. Es findet sich immer noch einer, der verrückter ist, als man selbst! Mark hat mir also einen Tank nach meinen Wünschen gemacht. Klingt einfach, war es aber nicht.

Nächste Herausforderung: wo finde ich einen Graveur?

In Deutschland war niemand erfahren genug, für das, was ich vorhatte.

Wieder half das www. Ich stieß auf „Tony the engraver“, ein Engländer, der wegen des schlechten Wetters





nach Spanien emigriert ist. Wir wurden uns schnell einig, obwohl er mit Aufträgen voll war. Ihm gefiel mein Projekt so gut, dass er das Indianlogo zwischen Weihnachten und Neujahr gravierte! Tony ist einer der besten seines Handwerks in Europa und ich bin stolz, dass er meinen Tank zum Kunstwerk gemacht hat!

Vielleicht hat der Tank schon mehr Kilometer hinter sich, als das ganze Bike je fahren wird. Gebaut in Tasmanien brachte Mark den Tank über Sidney, Chicago und New York nach Norwegen. Von dort zur Indian Rallye nach Schweden, wo ihn ein Freund zu mir brachte. Dann weiter nach Rumänien zum Polieren (4 ganze Tage Arbeit) und zurück zu mir nach Bayern. Bald weiter nach Spanien zum Gravieren und zurück zu mir!

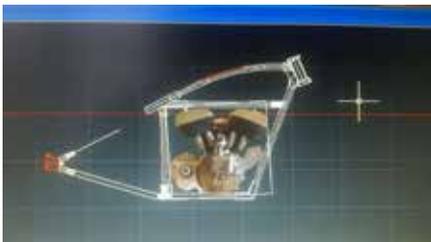


Verrückt, oder?

Erstes Zusammenstecken
Meine Idee ist es, die Eleganz des 101 Designs stärker heraus zu stellen. Deshalb müssen Anbauteile wie Schutzbleche in den Hintergrund rücken. Die Verwendung von 21 Zoll Rädern vorne und hinten hebt das Bike um 4 cm und macht die ganze Erscheinung filigraner.



Die Gabel führt jetzt das Vorderrad, statt es zu ziehen. Das verleiht dem Bike eine gestrecktere Linie. Die Felgen haben ein Rundbettprofil aus Alu, wie es die alten Wulstfelgen hatten. Der Verzicht auf Farbe lässt das Ganze einheitlicher erscheinen.



Ein erstes Zusammenstecken der Teile gibt die Richtung vor. Auch wenn der Rahmen und die Gabel aussehen, als wären sie Standard 101 Teile, sind sie doch in vielen Details abgeändert. Die Wandstärken der Rohre sind dicker, der Rahmen ist extrem gecleant und der Motor wird mit Montageplatten in den Rahmen gehängt. Die Gabel ist



breiter und mehrfach einstellbar, die Blattfedern gebogen und sind dem Radius des Vorderrades angepasst. Es wurden Halteplatten für den Motor gelasert. Viele kleinere und größere Teile wie Schutzbleche, Trittbretter, Hebeleien, Lenker Auspuff, Kickermechanik und Achsen wurden gefertigt.



Im Winter 2018 / 2019 wird bei „Munich Indian Parts“ der Motor, ein Big Base Sport Scout, das Getriebe und sonstiges gebaut. Ab Frühjahr 2019 ist die „NOS Indian“ dann auf Bayerns Landstraßen zu erleben.

Wer Lust hat, kann auf meiner facebook Seite „christoph.brunner.790“ noch jede Menge weitere Fotos vom Projekt sehen. Zum Abschluss noch Bilder, wie sie momentan aussieht.



