

Scout - mal sportlich

Im letzten Heft bin ich ausführlich auf die Entwicklung der Scout vor der 101 von 1928 eingegangen. Bevor es nun mit den Sportserfolgen der Scout weitergehen soll, noch einige Anmerkungen zum 101-Artikel von Alan in Heft 8: Mitte der 20er Jahre kam Herbert Le Vack zu INDIAN als Versuchsingenieur. Er war den Gebrauch der weit gebogenen "COWHORN"-Lenker nicht gewohnt und ließ sich nach kontinentaler Manier in der Versuchsanstalt des WIGWAM einen flachen Sportlenker biegen. Ab 1927 gab es diesen Lenker dann auf Wunsch unter dem Namen "Le Vack-Bar". Und noch etwas zu den Zylinder-Auspuff-Befestigungen: Bei der 101 wurden die Krümmer wieder geschraubt. Die 1932er Motoplane hatte 101er Zylinder, über deren Auspuffenden die Krümmer gesteckt wurden. Die erste Sport Scout 1934 hatte auch noch 101er Zylinder, aber die Krümmerenden wurden in die Auspuffenden der Zylinder gesteckt, genau wie bei der 1932er Standard Scout. Die 1935er Sport Scout hatte dann eigene Zylinder mit größeren Kühlrippen.

Seit 1926 gab es die Scout in zwei Varianten, als 600er und 750er. Inzwischen hatte die Scout den Ruf eines gut konstruierten, unverwüstlichen Motorrades, welches aber nicht besonders schnell sei. Dieses Gerücht gehörte aus der Welt geschafft!

Am 15. September 1920 stellte Albert "Shrimp" Burns einen neuen 10-Meilen-Sandbahn-Rekord mit Franklins neuer 1000 ccm Seitenventil-Racer in 7 Min., 53 Sek. auf. Burns schlug dabei Jim Davis mit seiner 8-Ventil-Harley. Wie konnte ein Seitenventiler einen 8-Ventil-OHV-Motor besiegen?

Franklin hatte schon 1910 bei Tuning-Arbeiten an seiner wechselgesteuerten INDIAN eine revolutionäre Entdeckung gemacht: Wie beim Seitenventiler liegen auch bei den wechselgesteuerten Motoren die Ventile in einem Brennraum separat neben der Zylinderbohrung. Franklin reduzierte das Brennraumvolumen über der Bohrung, indem er dort eine Eisenplatte einlötete - ähnlich der Quetschkante an Ricardos späteren Seitenventilköpfen.

Damit waren im Grunde schon die Brennraumverhältnisse für die spätere atemberaubende Seitenventilerentwicklung geschaffen. Der Trick war, daß der im Prinzip günstige kugelförmige Brennraum, wie er bei den kopfgesteuerten Motoren üblich war,

seitlich zur Ventilkammer hin verschoben wurde. Damit waren die Strömungsbedingungen denen eines kopfgesteuerten Motors ebenbürtig.

Franklins Scout besaß spätestens seit der Einführung der abnehmbaren Zylinderköpfe diese günstige Brennraumform, und er hatte damit nicht nur einen extrem zuverlässigen Motor, sondern auch bedeutendes sportliches Potential.

- A: OHV-Motor mit kugelförmigem Brennraum
- B: IOE-Motor (wechselgesteuert) mit Franklins eingelöteter Platte oberhalb der Bohrung
- C: SV-Motor mit seitlich verschobenem, wieder kugelförmigem Brennraum

