



Der Medizinmann rät

Bei fast allen INDIANS wird für Kuppelung und Getriebe das gleiche Öl verwendet. 1940 gab es die erste Änderung dieses Konzepts, die beiden seitlichen Interferenzbohrungen im Getriebe verschwanden und im Getriebedeckel saß eine eigene Öleinfüllschraube. Ein Jahr später

ge von ca. 300ml ist sehr gering, die Ölversorgung der Nebenwelle nimmt mit zunehmender Drehzahl ab, was auf dem Foto erkennbar ist. Ab mittlerer Drehzahl ist das Vorgelege durch die Zentrifugal-Kraft praktisch ölfrei, die beiden Schmier-

Getren-nte Schmie-rung

zwischen Getriebe und Primär

ging man wieder zum alten System zurück und erst ab 1950 wurde wieder getrennt, diesmal aber richtig mit zwei Simmerringen zwischen

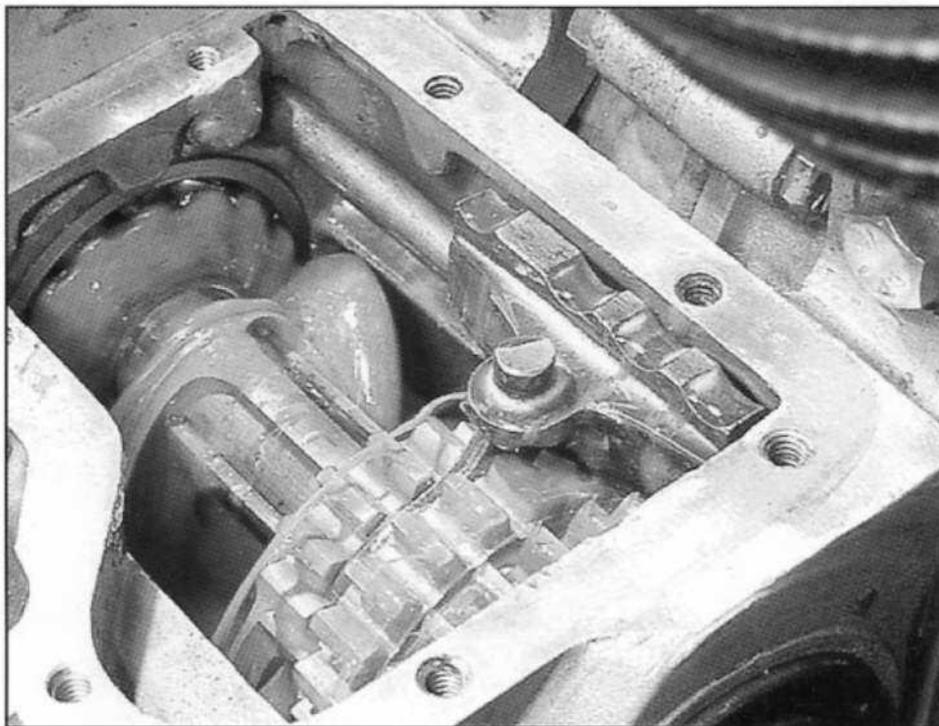
bohrungen im Zahnrad haben keine Funktion mehr, der Ölstand liegt tief im Keller. Aus diesem Grund schreibt INDIAN eine ziemlich große

oder Verunreinigungen im Öl werden sofort bestraft.

Diese mit Simmerringen getrennte Schmierung ist aus dieser Sicht sehr zu empfehlen. Dreck und Rückstände durch Abrieb aus dem Primärbereich, beispielsweise durch eine nicht gespannte Primärkette, die den engen Primärkasten ziemlich aufräsen kann, oder eine sich durch Synthetiköl auflösende Sinterbronzekupplung bleiben im Primärbereich und stören dort auch nicht groß bis zur nächsten Inspektion.

Ein weiterer Vorteil ist die Möglichkeit, für die Kupplung ein

Getriebegehäuse, Kupplungskorb und Hauptwelle. Darauf hatte man zehn Jahre zuvor noch verzichtet, die Öle konnten sich durch die nicht gekapselten Lager vermischen bzw. das Getriebe durch verschleißbedingten Unterdruck im Primärgehäuse langsam leerlaufen. Das Getriebe der Chief war seit seiner Entwicklung aus den Powerplusmodellen im Gegen-



satz zu den Motoren nicht mehr weiterentwickelt worden. Die Lagerung des Vorgeleges ist daher für die Leistung eines 40er-Jahre Chiefmotors verhältnismäßig schwach ausgelegt. Die vorgesehene Ölmen-

Lagerluft von 0,06-0,07mm vor, geringeres Spiel führt zum Fressen der Lagerbuchsen auf der Welle. Die empfindlichste Stelle ist die rechte Lagerbuchse, hier wirkt das höchste Moment. Falsches Lagermaterial

leichtes Öl zu verwenden, so daß sie in kaltem Betriebszustand besser trennt und die Gänge geräuschloser schalten läßt. Der Nachteil ist die

kleine verbleibende Ölmenge fürs Getriebe, die unbedingt auf 350-450ml erhöht werden sollte. Man kann dies mit einem kleinen Meßstab (markierte Speiche) kontrollieren, der durch die Einfüllbohrung im Deckel bis zum Boden geschoben wird (3. Gang einlegen). Der nachträgliche Umbau ist

kein großes Problem, das Getriebe kann dabei eingebaut bleiben.

Richard Schönfeld