

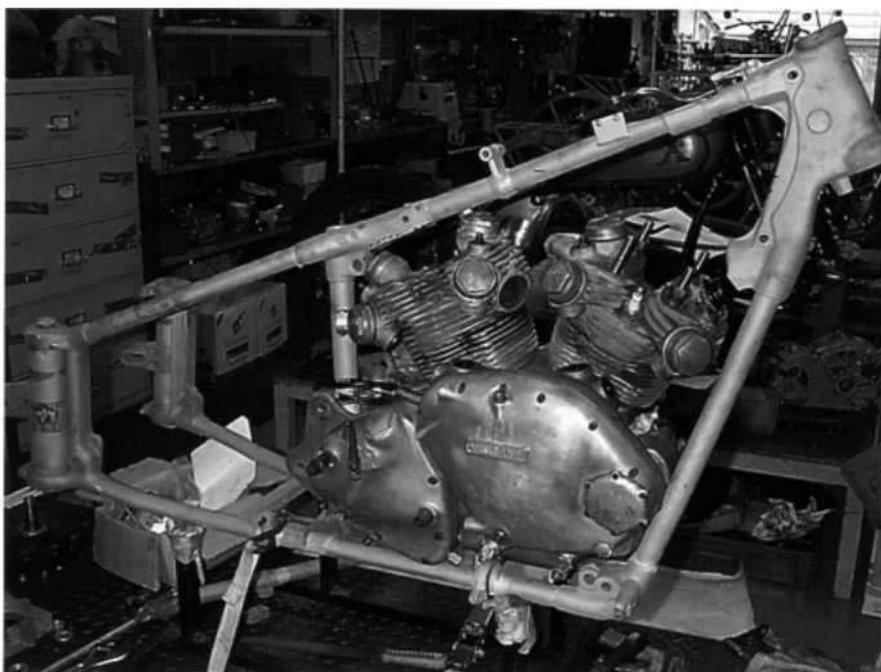
Eine Ausfahrt auf der Vindian

von Mat

Ich hatte schon in einigen Indian-Büchern von dem 1948 gebauten Vindian-Prototypen gelesen, einem Vincent HRD Motor in einem 48er Chief-Fahrgestell. Auch hatte ich bei der Rally in Finnland davon gehört, dass der Presi des australischen Clubs, Peter Birthisel, dabei war, eine au-

seiner sehr lesenswerten Autobiografie (die extrem schwer aufzutreiben ist) schildert.

Für die standesgemäße Teilnahme an der ersten Indian-Rally im australischen Frühjahr, die über ca. 800 km von Melbourne nach Port Albert und



thentische Vindian nachzubauen und dass es noch eine weitere Vindian Downunder gebe. Erst während unseres dreieinhalb wöchigen Australien-Besuch im letzten September erschloss sich mir, warum gerade die Australier so jekck auf Vindians sind: Phil Irving, der geniale Konstrukteur des Vincent-Motors war in Australien geboren und aufgewachsen, hatte in Melbourne studiert und war nach seinem äußerst erfolgreichem Berufsleben als Konstrukteur, Tuner und Autor (u.a. des legendären Buchs „Tuning for Speed“) wieder nach Melbourne zurück gekehrt, wo er fast wie ein Guru verehrt wurde.

Den Zusammenbau des originalen Vindian-Prototypen hatte Phil Irving höchstpersönlich geleitet, wie er in

zurück führte, hatte Jim Parker mir und Claudia seine Australian Army Chief geliehen. Mein persönlicher Höhepunkt und eine große Ehre war, eine kleine Ausfahrt mit der Vindian auf Einladung von Eigner Peter Birthisel. Thanks, much again, mate! Die Vincent-Antriebseinheit in das Chief-Fahrgestell zu implantieren, ist definitiv keine Arbeit für Gelegenheitsschrauber. Zwischen Zylinderkopf und Rahmen passt an einigen kritischen Stellen nicht mal ein Stück Papier.

Auch die Unterseite der Tanks musste chirurgisch bearbeitet werden. Am linken Lenkerende befinden sich zwei Hebel, einer für die Kupplung und einer für die Dekompression. Letzterer ist bitter nötig, um beim



Kicken die gewaltige Kompression zu überwinden. Ich brauchte ein paar Versuche, bis ich gelernt hatte, den Dekohebel genau zum richtigen Zeitpunkt loszulassen. Die Indian-Kuppelungswippe wurde zur Schaltung des Viergang-Getriebes umfunktioniert, vom Lehrlauf aus schaltet man mit der Hacke in den ersten Gang und dann mit der Spitze in die Gänge 2 bis 4. Ich wollte es mit dem geliehenen teuren Stück natürlich nicht übertreiben, also drehte ich im 3. Gang bis 85 Meilen pro Stunde (es wäre locker noch weiter gegangen), dann beschleunigte die Vindian im 4. Gang brachial weiter, kurz vor 100 Meilen ließ ich es gut sein, denn die Bremsen sind original Indian, nicht original Vincent. Am meisten hat mich das prima Handling der Maschine überrascht. Vincent Motor, Primär und Getriebe sind trotz OHV und 4 Gängen ein gutes Stück leichter als die Chief-Antriebseinheit.

Zurzeit befindet sich Peter Birthisels Vindian zusammen mit zwei Dutzend Indians im Container auf dem Seeweg von Melbourne nach



London. Wer zur Internationalen Indian Rally in Schottland fährt, kann sich die Vindian dort in Aktion und aus der Nähe anschauen. Einige Bilder finden sich unter:

www.parkerindian.com.au/Vindian.htm

