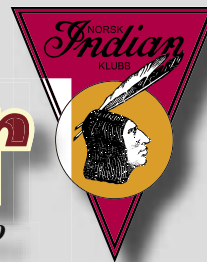


Røyksignaler

www.indianklubb.no



Indians sidevognsmodell for persontransport fra 1912 - 1922. Modellen var nokså uendret i disse årene. Her montert på en 1915 Big Twin.

Indian Sidevogner 1912 - 1922 - Pionérår og verdenskrig

Da jeg for en tid tilbake lette etter en sidevogn til min Chief, ble jeg oppmerksom på en manglende sammenfatning av Indian historie som sidevognsprodusent. Noe informasjon fantes, men stort sett var det "bruddstykker" av historien. Knut Rudihaugen kom nylig over en engelskspråklig artikkel om temaet og denne danner grunnlaget for det jeg skriver her. Jeg er temmelig sikker på at det finnes folk der ute som kan korrigere meg på noe av dette, men det får bare være seg. Ta gjerne kontakt med det dere vet.



Stein Fossheim

Hendee og Hedstrøms første Hensylindrede modell i 1901 var ikke typisk for Indians produksjonsrekke. I 1907 ble den første twinmodellen introdusert, satte standard for hva som skulle komme og la grunnlag for et utvidet transportbegrep; sidevognsekvipasjen. Det er usikkert når den første Indian fikk hengt på seg en sidevogn, men faktum var at allerede i 1910 hadde flere enn seksti politidistrikter i Amerika tatt i bruk Indians solomodeller og en rekke sidevognsekvipasjer.

Fra 1910 økte også etterspørselen fra forretningslivet etter billig transport og det ble produsert sidevogner for transport av forskjellige varer, samt som servicevogner for nødstette bileiere. Mange av disse vognene var enkle konstruksjoner, gjerne med rotting eller treverk i baljen. Det var en rekke forskjellige uavhengige produsenter av disse vognene og det er vanskelig å si når Indian leverte den første fabrikkproduserte sidevognsmodellen, men trolig var dette rundt 1910. Det var først og fremst etter introduksjonen av Indians twinmodeller at sidevognstransporten tok av, men fabrikken leverte også ensylindrede sykler med vogn.

I1912 utviklet Indianfabrikken en avfjæret vogn, som kunne brukes både på ensylindrede og twinmodeller. Dette var den første dokumenterte produksjonen av Indian sidevogn. Denne sidevognsmodellen forble relativt uendret fra 1913 til 1921. Sidevognssykkelen fikk en viss konkurranse fra den nylanserte "cycle car" som ble solgt til en sammenlignbar pris. Foreløpig var de billigste bilmodellene ennå litt dyrere enn sidevognssyklene, men var i ferd med å utligne forskjellen ved en effektiv masseproduksjon.

Datidens salgsbrosjyrer for Indians sidevognsmodeller

var svært elegante trykksaker, med kolorerte bilder som framhevet en rekke egenskaper ved sidevognstransport. Særlig ble sikkerheten, elegansen og komforten trukket fram som gode argumenter. I tillegg til lave vedlikeholdskostnader og driftskostnader. Indians sidevognsmodeller gav den vanlige amerikaner en enestående transportmulighet til halve prisen av en bil. Fra 1913 brosjyren ble det også framhevet det helsemessig gunstige ved sidevognskjøring (frisk luft?). Sidevognen kunne demonteres av en teknisk ukyndig person i løpet av minutter, i følge

brosjyren. I brosjyren for 1914 reklamerte fabrikken med sin brede erfaring i sidevognsproduksjon, noen som kom kundene til gode, ved gjennomtenkte, gode løsninger. Av samtlige sidevogner produsert stod Indianfabrikken for halvparten. I 1913 var dette antallet 2500 produserte vogner.

1914 modellene ble introdusert med løsninger for både persontransport og varetransport, bygget på samme chassis. En merkbar økt interesse hos folk flest for sidevognsmodellene gjorde at det dette året ble laget en egen reklamefolder, som man kunne



Markedsføring av Indian sidevogner på 10-tallet:
Vakkert kolorerte brosjyrer .

INDIAN MOTORCYCLE



Indian salgsannonse: Standard sidevognsmodell

INDIAN SIDE CAR

Price, \$75.00

bestille på fabrikken. Her ble de forskjellige modellene omtalt. Totalt ble det planlagt en produksjon på 4500 vogner dette året. Da Indianfabrikken lanserte el-start på sin Hendee Special i 1914, var dette trolig, først og fremst et forsøk på å møte konkurransen fra bilen og da spesielt Fords T-modell.

Indians Powerplusmodell ble introdusert i 1916, og fikk lovord for den økte ytelsen. Dette skulle også komme godt med som sidevognstrekker. Et annet interessant moment var at Amerika ble trukket inn i første verdenskrig og det amerikanske krigsministeriet sendte ut forespørsel til en rekke kjøretøyprodusenter om inngåelse av leverandørkontrakter. Dette inkluderte produsenter av biler, lastebiler og motorsykler.

Det amerikanske forsvaret hadde hatt en vellykket praksis med bruk av kavaleri helt fra den amerikanske borgerkrigen, men etter grensekonfliktene med Mexico i 1915, hadde forsvarsledelsen fått øynene opp for nytten av motorisert redskap. Indianfabrikken og andre motorsykkelprodusenter mottok en invitasjon til å utvikle to- og trehjulsprototyper, spesielt beregnet for forsvaret.

Indianfabrikken utviklet en rekke forskjellige modeller for bruk i forsvaret. Alt fra rent tradisjonelle sidevognsmaskiner til mobile trehjulte maskingeværenheter, forsterket med panserplater. Etter en prøveperiode falt man ned på 61" modellen Powerplus med tretrinns gearboks og redusert utveksling på alle gir. Dette gjaldt både solo- og sidevognsmaskinene.

I forbindelse med Indians 50 års jubilé i 1951 ble sidevognsproduksjonen under første verdenskrig viet spesiell oppmerksomhet i et av kapitlene.

Forfatteren var JJ O'Connor, som skrev "The Story of Indian". Indianfabrikken jobbet i krigsårene 1917-18, hardt for å oppfylle forsvarets krav til produksjon av kjøretøy, og han beskriver den endeløse rekken av olivengrønne ekvipasjer som rullet ut av fabrikken i disse årene. Fabrikken i Springfield ble omtalt som en "døgnåpen bikube".

Etter 1918 fortsatte produksjonen av Indians elegante sidevognmodeller, bygget med eiketre rammeverk kombinert med det ypperste av tilgjengelig kvalitetsstål i understell og hjul. Indians sidevogner ble bygget uten kompromisser og fikk et renommé som kvalitetsvogner, behagelige i bruk og lette å håndtere. Dette gav selvfølgelig større produksjonskostnader, men fabrikken vurderte det viktigere å skape et godt produkt enn å øke fortjenesten.

En annen sidevogn-nyhet i 1918 var et hurtig demonterbart hjul og aksling, nytt skjermfeste, foldbart fotbrett og vanntett trekk til vognen. Den romslige og godt polstrede vognen gav passasjeren en behagelig reise som kunne måle seg med de beste automobiler. En seksten siders fargebrosjyre med navnet



Julenissen velger selvsagt rødt.



A Motorcycle Runabout for Two

Indian Motorcycle With Side Car

*Friluftsliv og romantikk:
"Taking her along" ble
salgs mottoet for den de nye
sidevognsmodellene.*

"IndianSideCaring - Economical, Luxurious and Fascinating" ble utgitt av The Hendee Manufacturing Company samme år, med bilder av Indian sidevogn og service cars i praktisk bruk.

I tillegg til den rene transport-funksjonen ble sidevognen i disse årene også lansert som en mulighet til sporty fritid for massene. "Taking her along" ble mottoet som sier alt. Fart og spenning, akselerasjon fra stillstand til 45 mph i løpet av tretti sekunder, skulle få de mest vågale ut på veien. Motorsykkelen ytelse ble plutselig et hett team og fabrikken hevdet at de syv annonserte hestene egentlig var mange flere.

Indians sidevognsekipasjer var i 1918 uten sidestykke i motorsykelverdenen. Noen særtrekk: chrome vanadium stål i chassis, som skulle tåle de største belastninger, bladfråer for avdempning av vognen, herdet i Indianfabrikkens egne herdeprosesser, sidevognhjul montert tett opp til baljen, slik at "stresset" på sykkelen ble mindre og håndteringen enklere. En 7/8" hjulaksling og store kulelagere i hjulet reduserte behovet for ettersyn og vedlikehold. Samtidig kunne hjulet tas av med en enkel mekanisme, for eksempel ved en punktering. Og det var ganske ofte tilfelle med datidens vulstdekk.

Selve baljen var strømlinje-formet og bidro til å mini-malisere luftmotstand. Under setet var det anbrakt et rom for verktøy og utstyr, og på venstre side inne i vognen, lett tilgjengelig for passasjereren, en ekstra lomme for kart, papirer, briller og nødvendighetsartikler. En romslig sidedør gjorde adkomsten til vognen enklere. Vognen ble levert i Indian Red, eller Olivengrønn, med sort staffering.

I 1918 leverte Indian følgende modeller:

Type N-18 - Powerplus, Twin Cylinder, Cradle Spring Frame, three speed. Develops 15-18 HP on dynamometer. Price: \$295

Type NE-18 - Powerplus,
Twin Cylinder, Cradle Spring
Frame, three speed with
complete electrical equipment,
including ammeter. Develops
15-18 HP on dynamometer.
Price: \$335

Type S-18 - Indian Side Car,
with Apron and footrest. Price:
\$90. Same, with adjustable
axle: \$95.

1919 - The Commercial Sidevan.

Indian annonserte i 1919 med
en spesialbygget Sidevan,
beregnet for kommersiell
bruk. Typenavnet ble T-19, og
vognen kunne enkelt koples
på samtlige Indianmodeller. Vognen
hadde samme understell som den
ordinære sidevognen, men i stedet
for baljen var det en metallkiste
med målene 49 x 21 x 21 inches.
Et solid, hengslet lokk på toppen
skulle beskytte innholdet. Beregnet
lastekapasitet var 400 pounds (ca.
180 kilo).



Indian Powerplus 1916 med vogn

Da fabrikken lanserte en spesial
1200 versjon av sin Powerplus
Twin i 1920 var dette først og fremst
til ære for sidevognsentusiastene.
Indians basis modellrekke i 1920
bestod av Powerplus Twin 61",
Powerplus Single 37" og en helt
nyutviklet modell; Indian Scout
37". Den siste skulle bli fabrikkens

ikon, og dannet grunnlaget for bl.a.
Indian Chief, som kom i 1922. Den
nye Scouten ble en populær modell,
og på grunn av en overraskende
god ytelse ble den også brukt
til sidevognskjøring, særlig i de
europiske landene.

Norsk Indian Klubb:

Grunnlagt:
08 november 2003

Styremedlemmer:
Stein Fossheim - formann
+47 926 31 942, e-post:
sfos@online.no

Ola Prestløyken - kasserer
+47 934 33 591, e-post:
opres@online.no

Arne Bjørn Hoel - styremedlem
+47 917 83 647, e-post:
arne.hoel@dnb.no

Rune Stjernen - styremedlem
+47 948 36 278,
e-post: rune.stjernen@axellus.no

Knut Rudihaugen - styremedlem
+47 906 84 419, e-post:
rudihau@c2i.net

Varamedlemmer:
Paal Aasen
Kurt Dale

Løpskomité:
Arne Bjørn Hoel
Svein Krogrud
Syver Gjevre
Lars Baardsgaard
Geir Johansen

Årlig arrangement:
Indian Summer Meet
Strandefjorden Fritidssenter, Leira

**Redaktør Contact Points /
Røyksignaler:**
Stein Fossheim

Postadresse:
Postboks 12, 1901 Fettsund

Web:
www.indianklubb.no

e-post:
postmaster@indianklubb.no

Bankkonto:
1140 45 51371
IBAN: NO3711404551371

