

Røyksignaler



Ekeberg vårmarked 2013

Det årlige vårmarkedet på Ekeberg ble en kald og våt affære. Seks grader og regn, kombinert med en sur vind, som gjorde sitt til at mange holdt seg hjemme. Indianklubbens stand var som vanlig opprettet og forberedt av Rune og Knut, og de hadde ordnet den vanlige plassen ved epletrærne. Det er den beste plasseringen, i hovedløypa fra inngangen, og med to røde Indianere som blikkfang ble klubbstanden vår hyppig besøkt.

Noen som profiterte på det dårlige været var selgere av ullklær og paraplyer. Og selvsagt de med varme pølser og kaffe. Blant deleselgerne vi kjenner var Kjell Åke fra Sverige og Kurt Dale. Kjell Åke hadde med seg den vanlige

salgsboden sin og Kurt solgte unna overskuddslageret av gamle Indianerdeler, bl.a. en Chief fra 1924. Jammen dukket ikke Ronny Hedström opp i teltet også.

Fikk vi så noen nye medlemmer? Ja, det gjorde vi. Og mange potensielle. For interessen for Indian er påtagelig og den ser ikke ut til å avta.

Dessverre fikk vi ikke den utstillingen vi hadde i fjor høst, og vi må skylde dette på været. Men Ola stilte med sin 37 Sport Scout og Rune med sin 31 Scout, så da hadde vi noe å vise til. Sporty gjort å stille med sykkel i seks grader og regn. Vi ser fram til høstens marked og håper på godt vær.



Kurt Dale og Ronny Hansen .



Interessen for Indian er stor .

Nytt fra prærien.

Arne Bjørn Hoel



Grunnlaget for sommeres suksess gjøres om høsten og gjennom vinteren. Historien om Olav Røynebergs stunt på Finn.no har vi fortalt om tidligere, og han har fortsatt i vinter i imponerende stil med restaureringen. Etter en frossen befarings i vinter sier ryktene at han har skrudd til gull og at alt tyder på at han kommer på veien til sommeren. Når dette leses er det nok en sannhet.

Olav Røyneberg har tidligere kjørt HD, og nå viser det seg at også Tor Ingvaldsen, Løten også har kjørt HD. Invaldsen ble litt skuffet over motorkraften i sin Indian 1200, og etter et opphold på Jørgen Sundbergs arbeidsbenk i Borlänge har motoren nå fått litt mer "pulver". Vi gleder oss til å se disse HD kameratene på Indian. Siste rykte sier at det nå har dukket opp enda en Chief i vennekretsen til Olav. Det er sikkert sant, men ikke bekreftet.



Så er det annen solskinnshistorie fra Østfold. Jan Halvorsrød fra Gressvik kjøpte tidlig på 60-tallet en original 1937 Indian Chief. Jan var bare 13 år, og sykkelene har fulgt ham i alle år siden. Da Lilleba Volle for et par år siden hadde med seg sin 1937 Chief til Kalabanen, fikk Jan fart på hukommelsen. Jan fortalte Espen og Lilleba om at han hadde "en sånn" nedstøvet bak en båt innerst i

garasjen. Det var faktisk sant, og det mest utrolige er at den var helt original.

Jan ble medlem av INDIAN klubben og mekanikerne Kjell Søreide og Leif Johansen tok tak i motoren. I vinter tok Leif Johansen frivillig på seg jobben med å montere sammen denne originale (les: ikke kosmetisk restaurert) Chiefen. Nå er den kjøreklar, og bare han nå får orden på papirene er Jan ute på veien. Var det kr. 300,- Jan i sin tid betalte? Billig moro.

Alle i Indian klubben vet at en tur til Enköping om vinteren gir umåtelig inspirasjon. I Enköping i år viste Erik Geijer fram en nydelig blå Indian Powerplus 1916. Han opplyste at han hadde fått ramma av meg som gave for over 30 år siden. På tollstasjonen ble det ingen toll fordi det var en gave! Godhet skal belønnes med godhet.

Rune Stjernen hadde stjerner i øynene både fram og tilbake til Enköping. Rune kjøpte seg en Indian 1913, og Kurt Dale kjøpte seg en Indian 1914. Rune skal derfor nå selge en Powerplus 1916, og Kurt har plutselig en 1915 modell for salg. Denne siste er en 1000 Big Twin med Hedsrøm forgasser, og midt i blinken for en fingernem person. Noe for et nytt medlem?

Interessen for Powerplus'er fikk et oppsving etter Norge Rundt reportasjen i fjor, men nå ser det altså ut som om interessen kryper videre nedover mot 1910-tallet.

Jan Kåre Vadset skrur på en 1913 modell, og TV-stjerna Rolf Voll har kapret nok en 1916 Powerplus. Jan Ove Flovikholm skal komme på veien i år med en Chief (det er et

veddemål han ikke må tape), og hans neste prosjekt er en 1916 Poweplus. Nå må Jan Ove komme ut av garasjen ellers blir han en gjenganger i denne ryktespalten.

Dette var sommerens Røyksignaler, og med allerede 119 betalende medlemmer går nå Norsk Indian Klubb trolig inn i sin mest aktive sesong. Feiringen av klubbens 10 årsjubileum starter på "Indian Summer Meet" i 10.august. Vel møtt!



Dear Joe:
Still bronco busting!

Thought I'd left all that behind at the Lazy Y, but get a load of me in that snap.

That's an Indian Motorcycle I'm riding -- and believe me, it's a great machine. Easy and safe to handle, and it stands up under this cross country stuff like nobody's business. An Indian ought to last forever on a desert road!

I'm going to get me a personal Indian after this war and have some real fun. The old cycle fans in the COUNTRY tell me it'll be the greatest Indian ever built. Write soon, eh?

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY, SPENGLER, ILL.



BUY WAR BONDS NOW
★ ★ TO BUY AN INDIAN LATER ★ ★



Wig Wam Quiz

Ikke mange hadde svaret på Wig Wam Quiz i Sidevogna nr. 2012. Spørsmålet var hva er det koden "7-9" på Powerplusmodellene står for? Bare to mann visste det, og siden Jan Bue David-Andersen ikke eier en Indian har vi besluttet at han er vinneren og vi har gitt ham en rød Jac. Hansen t-skjorte.



Svaret hans var helt rett. I forbindelse med avgifter for motorkjøretøyer ble syklene klassifisert i avgiftsklasser. En Indian 1000 ble klassifisert i klassen 7 – 9 (les, skattehester). Se forøvrig utredningen om temaet, under.

Nå er vi klare for en ny Wig Wam Quiz; **Hva er dette en forgaffel til?** Enkelt og greit.

Premien er en rød t-skjorte med Jac.Hansen logo både foran og bak, og vi håper at medlemmer i NVMC nå ser en mulighet til å vise fram sin merkekunnskaper.

Send ditt svar til: postmaster@indianklubb.no.



Indianerhester.

Det er kanskje ikke annet enn til undring når man ser en motor merket 7-9. Det var det som var slått inn i Indian 1917 Power Pluss motoren på siste konkurranse. Det er nærliggende å tro at dette er merkingen av hestekreftene på Indian. Vi har ikke så mye å skryte av her hjemme på berget, men når det kommer til kreative avgifter da tar det vist ingen ende. Jeg har i alle fall ikke funnet begynnelsen på avgiftene. Men i 1912 ble det innført avgifter på Motorvogner Kr.6 Pr. hk. for bil og Kr.5pr.hk. For motorsykkel.

Nu har det seg bare slik at Motorsykkel var som Legebil, (hvis den var 2 seter). Fritatt for avgifter. Var motorsykkelen en 1 seter var den fri, men var det en to seter eller den hadde sidevogn, ja da måtte det betales. Nu var det ikke så lett for byråkratene å finne ut av hestekreftene, så de laget sin egen lille formel, så kunne djevleskapet ha så mange hester det bare

ville. Formelen var enkel. Antall syl x 0,3 x boring ² x slaglengde. Boring i cm og slag i meter naturligvis. En Indian PP kommer da ut med (boring 80 x slag 101) 3,88 skattehester. Hvilket gir en avgift på 19,40Kr. Nu er det det underlige at Indian er oppført i protokollen med Hk. betegnelsen, 7/10, 7/11, 7/12. men ikke 7/9. Vi vet jo at fabrikken håpet på 18 hk.

Så hvorfor er da samme type Indian (73G og 70J) oppført med så mye forskjellig? Det er bare 7, altså den normale utregning for skattehester som stemmer. Hva er da tallet bak? De hestene de virkelig fikk ut? Vi håper ikke det. Spør en H-D entusiast! H-D hadde forresten 3.77 skattehester, og var oppført med 7/18 noen også med 12/15. Henderson stakkars hadde bare 12hk! Det blir ikke mer 3 hk pr sylindere.

Bue David-Andersen

