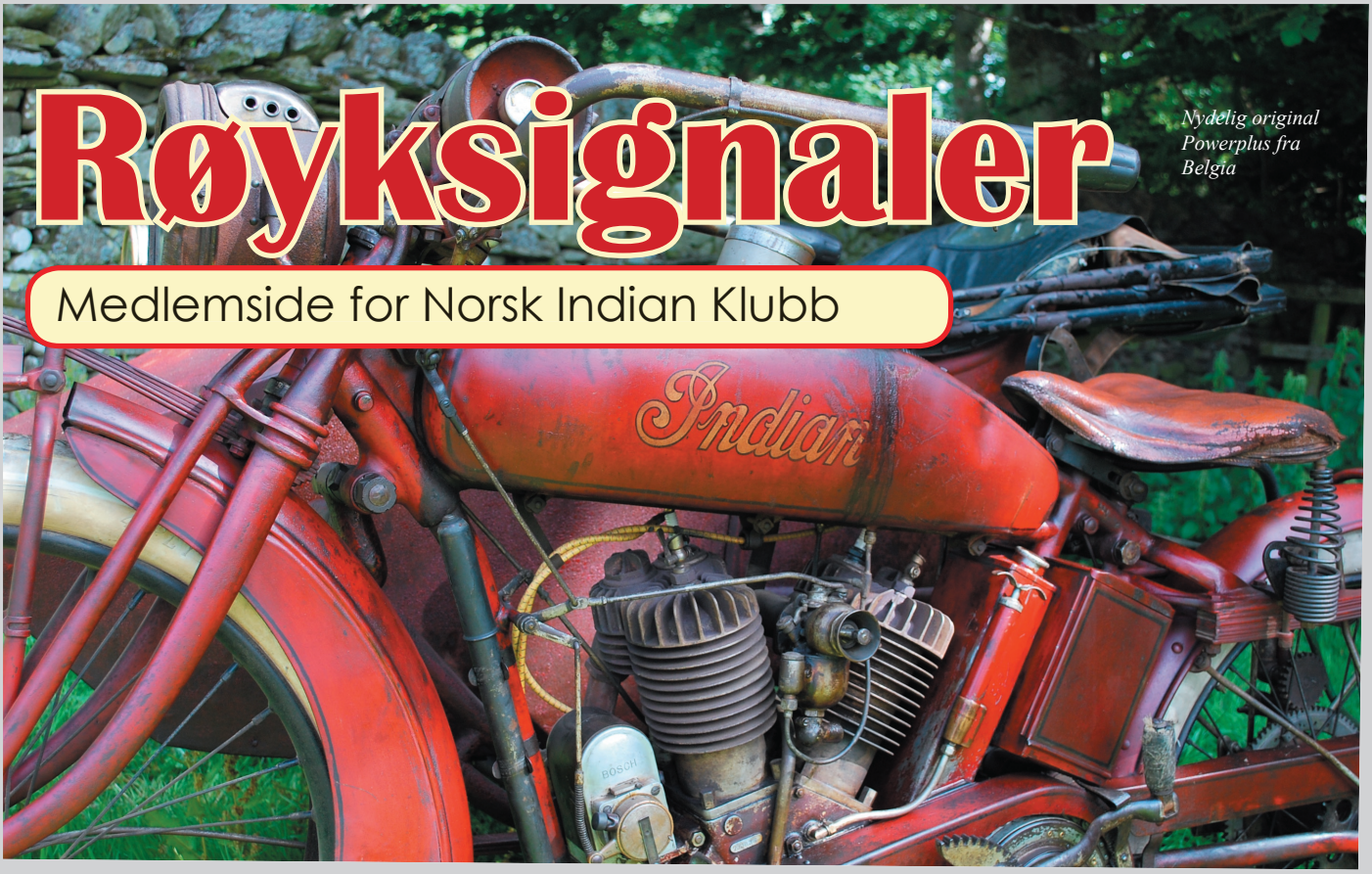
Røyksignaler

Medlemside for Norsk Indian Klubb



Nydelig original Powerplus fra Belgia

"Old Indians Never Die " - fortsatt fra nr. 06-2009

Halvor Midtvik

Over: Kjentfolk fra Sverige og Danmark.

Grunnet dårlig kapasitet på ferjen fra Glenelg, og en påfølgende ferge fra Isle of Skye til fastlandet, så måtte vi fordele avreisetidspunktet. Vi endte opp på siste avgang, så vi tok en kjøretur mot vestkysten av Isle of Skye. Vi er bortskjemt her i Norge, men Skottland er også virkelig flott. Vi kom seint fram til Glencoe, og etter mye styr for å prøve skaffe cash til campingavgift, så endte vi opp på bed & breakfast.

I løpet av turen hadde en liten oljesvetting fra fremre sylinder utviklet seg, men det ble ikke tid til annet enn etterstramming. Neste dag gikk så turen tilbake til Traquair house, hvor nye deler til sidevognen ventet. Australienerne kjørte videre mot Whitley Bay. Etter sidevognen var montert på sykkelen igjen, kjørte vi mot Whitley Bay. Oljelekkasjen var blitt større, men vi forsøkte komme oss de siste milene mot Whitley Bay.

Venstre: Masse fargerikt å se på Indiantreff. 1937
Chief lekkert restaurert.

Rett over Skotskegrensen sa det kling klang, og der var det sluttkjørt. Sylinderfoten gikk av, og stemplet slo inn i sprekken. Dermed ble det et ekstra inspeksjonshull i fronten av sylinderen.

Det var veldig lite bebyggelse rundt der vi stod, så vi ringte til forsikringsselskapet og ble sendt videre til SOS International i Danmark. Redningsbil skulle komme innom 1-2 timer, så det var bare å prøve holde varmen ute i regnet. Det meste av klær og campingutstyr var i følgebilen til Australienerne. Etter 3 timer var det fremdeles ikke kommet noen bil, og etter en stund fikk vi kontakt med SOS Internasjonal igjen.

Deres franske agent mente at de ikke kunne hente oss uten en eksakt adresse og hadde ikke klart å ringe meg opp, og en eksakt adresse var umulig å finne der vi stod langs landeveien i England.

Heldigvis kom et lokalt ektepar som hadde sett oss stående der med mat og drikke til oss. Siden det var sterkt usikkert om noen ville hente oss, så kjørte de oss ned til et hotell en mil unna.

SOS Internasjonal fikk heldigvis ordnet opp, og neste dag fikk vi brakt Indianeren ned til Whitley Bay.

I det skotske høylandet

Whitley Bay var forresten en opplevelse, om enn på en litt bisarr måte. Alle Indianerene var parkert på et motorsyklisthotell midt i partygaten. Indianerne fikk stor oppmerksomhet av lettkledde engelske jenter, og til og med en “mankini” kledd full brite ble fotografert poserende på en Indian.

Vi måtte dra videre neste dag, og indianeren ble fraktet til et lager i avvente på frakt til Norge. Eva fikk sitte på med følgebilen videre til turistfellene Whitby, Aidensfield og York. Jeg fikk låne indianeren til Indian-dealer Gary Stark fra California, siden han dro videre med sin familie. Det var moro å kjøre en så stillegående Indian, og den var heldigvis blå!

Australienerne skulle videre til Belgia for å oppsøke graver til Australske soldater fra første verdenskrig. Eva og jeg dro til London, og fløy hjem neste dag.

Venstre: Den billedskjønne vestkysten av Isle of Skye

Under: Havari langs den øde landevei.

Rett tilbake på jobb, og slutt på ferien for denne gang. Vi kom ikke helt rundt på denne turen, men vi fikk med oss det beste før chief bluesmoke tok kvelden. Neste år er det kort vei til Indian rally, bare noen få mil nordover til Leira! Gleder meg til å møte nye og gamle Indian venner igjen!

Når dette skrives, så har chief bluesmoke ankommet Norge. Takket være LMK/ Tennant og SOS Internasjonal. Motoren var ute samme dag som den kom, og en midlertidig inspeksjon viste en mulig støpefeil i sylinderen. En veggtykkelse på 1,3mm på det minste i sylinderen sammen med sidevogn og høyere kompresjon ble muligens litt for meget. Ingen umiddelbare tegn på varmskjæring.

Sidevogna blir nok parkert inntil videre, det blir nok heller passasjersete og kanskje en enhjulshenger neste gang.

Øverst: Gjengen samlet på bikerhotell i Whitley Bay!

Høyre: Vikingene returnerer til Eilean Donan slottet!

Ytterst til høyre: Foran Traquair House.

“Old Indians Never Die “ - facts:

Antall motorsykler:	293
Antall Indians:	238
Andre MC:	55

Antall Chief:	Førkrigs: 28	Etterkrigs: 115	Sidevogn+div: 30
Indian trehjulinger:	2		
Indian Four:	8		
Indian 741B:	25		
Indian Scout:	27		
Vindian (Chief m/Vincent motor):	2		
Indian Powerplus	2		
Indian Camelback	1		
Indian Hedstrøm (1908-1915):	3		

Antall telt:	120
Antall bobiler:	130

Det store antallet deltagere var fra GB, Tyskland og Nederland.

Nytt fra prærien....

Arne Bjørn Hoel

Jeg har lenge levd et "ensomt" Indianer-liv på steppene bak Vardåsen i Asker, men med indianerne Geir og Kjell boende i sine wigwams i et dalføre et par mil unna har det egentlig ikke vært så ille. Vi har da motorvei. Imidlertid fikk ensomheten en brå slutt en dag i juli 2009. Tore Halvorsen ringte og ville kjøpe noen Indian deler av meg. Joda, mannen hadde dagen før hentet hjem en Indian Chief 1948 fra Hamar, og han var interessert i å kjøpe alle Indian - delene jeg hadde avertert.

Jeg kjørte bare rett gjennom Asker sentrum denne ettermiddagen, og der i skråningen ned mot Hvalstad lå delene til en spennende 1948-modell spredd utover gulvet i en dobbelgarasje. Denne Chiefen var kjøpt på Finn.no, og den hadde stått i en container på Hamar i ca.10 år. Sykkelen kom opprinnelig fra Filipinene og hadde havnet på Hamar via en kort stopp i Sverige. Eieren skulle flytte til Frankrike og måtte kvitte seg med den før han skulle reise. Flere i Indianklubben hadde vært interessert i sykkelen, men det var Tore som tok grep og kjøpte den. Hyggelig for meg å få en Indianer-nabo, og hyggelig for Norsk Indian Klubb å få et nytt medlem. Tore ble medlem nr.103.

Sykkelen bar preg av å komme fra Østen, og det var sterke spor etter aktiv bruk og at eieren hadde eiet et sveiseappartat. Eieren hadde tydeligvis vært liten og kort, og for å rekke ned med beina hadde han måttet senke setet. Først hadde han fjernet skinnet og all foringen i setet, så hadde han senket den fremre innfestingen av setet i ramma, og deretter hadde han måttet senke bensintankene i bakkant for å få plass til setet. Snedig arbeid, men sikkert beinhardt å sitte direkte på setepanna. I tillegg hadde sykkelen noe jeg aldri har sett på en motorsykkel, nemlig løse blanke felgringer som var montert på de sorte 16" hjulene. Råstilig. Eieren hadde også laget noen fendertips med typisk aseatisk design, og det skal bli morsomt å se om Tore vil gjenbruke disse. Utrolig fine.

Tore overtok det meste av de brukte Indian-delene mine da han gjerne ville bruke brukte deler. Tore elsker å reparere, og hans filisofi er at det som kan gjenbrukes må heller repareres enn å erstattes med reprodeler eller NOS. Med bakgrunn som tidligere flymekaniker i SAS, Porsche-fantast og med interesse for historiske militære kjøretøyer har han god erfaring med restaurering. Tore har tidligere også restaurert en Powerplus og en Vespa scooter.

Over: Prøve-montert og løst sammensatt

Høyre: På prøve-skilt etter 3 mnd.

Legg merke til den snedige måten å senke sittehøyden på

Etter er par dager ringte Tore. Sykkelen var prøvemontert og han visste nå hva han manglet. Prøvemontert?

Jeg tok fram Chiefen min fra 1946, og dundret gjennom Asker for å se om det var sant at alle delene nå var sammensatt. Joda, mannen hadde nok ikke sovet på noen netter for den var løst sammenskrudd. Problemet var bare at da han fikk se Chief'en min så så han at han faktisk manglet enda flere deler. Jeg skaffet ham flere deler, men det var først da han kom i kontakt med Jørgen Sundberg i Sverige at det ble fart i sakene.

Det ble noen turer til Jørgen i Borlange, og i løpet av 3 måneder (!) var sykkelen på veien med prøveskilt. Tirsdag 5. januar 2010 ble sykkelen registrert, og dommen er at dette er en rårask restaurering (les:reparering). Vi gleder oss til våren, men først skal Tore være med Norsk Indian Klubb til Enkøping for å kjøpe enda flere deler ?

Tore Halvorsen på vei til biltilsynet i januar.

Leif Johansens 46 Chief. Nydelig resultat etter kun ett års restaurering.

Wigwam News

1910-modellen til Ragnar Bakken på Jessheim skal være ferdig til lørdag 31.juli i år. Sykkelen er 100 år i år, og det store målet er å presentere sykkelen på en utstilling på Steinfjøset i Skrautvol under "International Indian Rally Norway 2010". Motoren er nå montert i den blå (!) ramma, og tankdecaler er påmontert etter et par prøvemonteringer. Registreingsnummeret er som tidligere nevnt I -1910. Etter ytterligere dokumentasjon fra USA har Biltilsynet på Jessheim nå endelig godkjent Ragnar Bakken sin Indian 4.

Det har vært en nervepirrende høst, men nå er Y-441 klar for norske veier. En Indian 4 er noe mange drømmer om, men hittil er det bare 2 stk. i Norge. Ryktene går nå på at flere i Norge er på utkikk, men det er ofte langt fra drøm til virkelighet.

Jarl Schrøder, Hareid har fra tidligere en knallrød Scout og en gul Chief, og alle sikre rykter forteller at hans nye KIWI-grønne Chief skal være klar til "International Indian Rally Norway 2010".

Clubsekretær Hvaleby har ikke veldig god tid om han skal bli ferdig med sin 1942-modell innen det store internationale treffet i Norge. Imidlertid har han jo både en solo Scout og en sidevogn Chief i bakhånd, men det letteste er vel å starte opp en BMW ?

Leif Johansen fra Sellebakk er en kommende stjerne fra Østfold. Han klarte mesterstykket å restaurere en 1946 Chief på ett år. Leif var også en som ringte meg for å kjøpe Indian-deler i 2008, og etter at ha vært med Norsk Indian Klubb til Enkøping (Indian-marked) i februar 2009 klarte han å sluttføre restaureringen av sin 1946 Chief i juni 2009.

Det ble litt kjøring i 2009, men vi forventer nå å se denne nydelige Chiefen på NIK's arrangementer i 2010.