

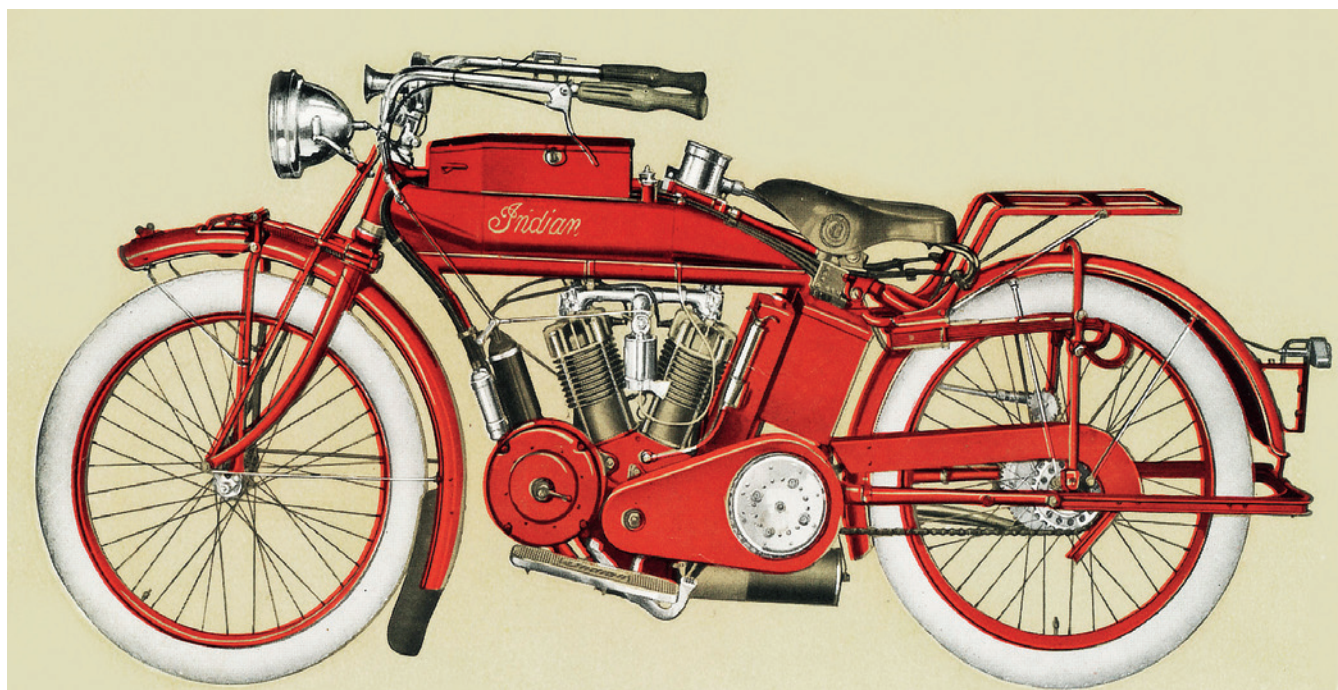
První modely

Firma Indian představovala před první světovou válkou a během ní absolutní špičku světového motocyklového průmyslu. Významné místo si pak udržela i ve 20. letech. Výrazně se podílela na motorizaci nejen amerického kontinentu, ale i evropského, australského a částečně i asijského a afrického. Zejména před první světovou válkou patřila továrna Indian k výrobcům, kteří svým konstrukčním řešením motocyklů stáli na vrcholu technického vývoje, a jejich stroje byly vzorem pro ostatní motocyklové firmy.

V tomto období továrna Indian vyráběla motocykly na nejvyšší technické úrovni své doby a s takovými konstrukčními novinkami, že je ostatní motocykloví výrobci často kopírovali a se zpožděním zaváděli do výroby. Šlo zejména o zavedení později klasického uspořádání hnacího agregátu v motocyklovém rámu, použití převodovky, řetězového pohonu z motoru na převodovku a od ní na zadní kolo, poměrně dokonalé odpružení předního kola, spolehlivou spojku, ovládání chodu motoru otočnými rukojeťmi na říditkách atd. Vrchol tehdejší konstrukce představoval dvouválcový model

o objemu 998 ccm z roku 1914, který měl zadní kolo odpružené pomocí kyvných ramen a čtvrteliptických listových per, klasické uspořádání vidlicového motoru a dvoustupňové převodovky ve smyčkovém rámu, spouštěcí páku, dvojitou brzdu na zadní kolo, elektrický světlomet a další výbavu. Luxusní provedení tohoto modelu s názvem Hendee Special už mělo dokonce i elektrický startér motoru. A to bylo v době, kdy ještě u značné části vyráběných motocyklů zadní kolo poháněl řemen přímo od motoru, bez převodovky a spojky, a proto se do chodu uváděly roztlačením.

Samotný vznik firmy Indian je spojen se snahou závodníka na velocipédech a podnikatele George Mallory Hendeeho zkonstruovat vyhovující motorový vodič pro závody cyklistů na velodromu, ve kterém měl svůj finanční podíl. G. M. Hendee se narodil v roce 1866, už v šestnácti letech se stal prvním mistrem USA a do roku 1892 zvítězil ve 302 závodech z 309, kterých se zúčastnil. Jeho podnikatelské aktivity se nejprve projevil v oblasti výroby jízdních kol, která už vyráběl ve Springfieldu (stát Massachusetts) a v roce 1898 založil společnost Hendee Manufacturing Company.

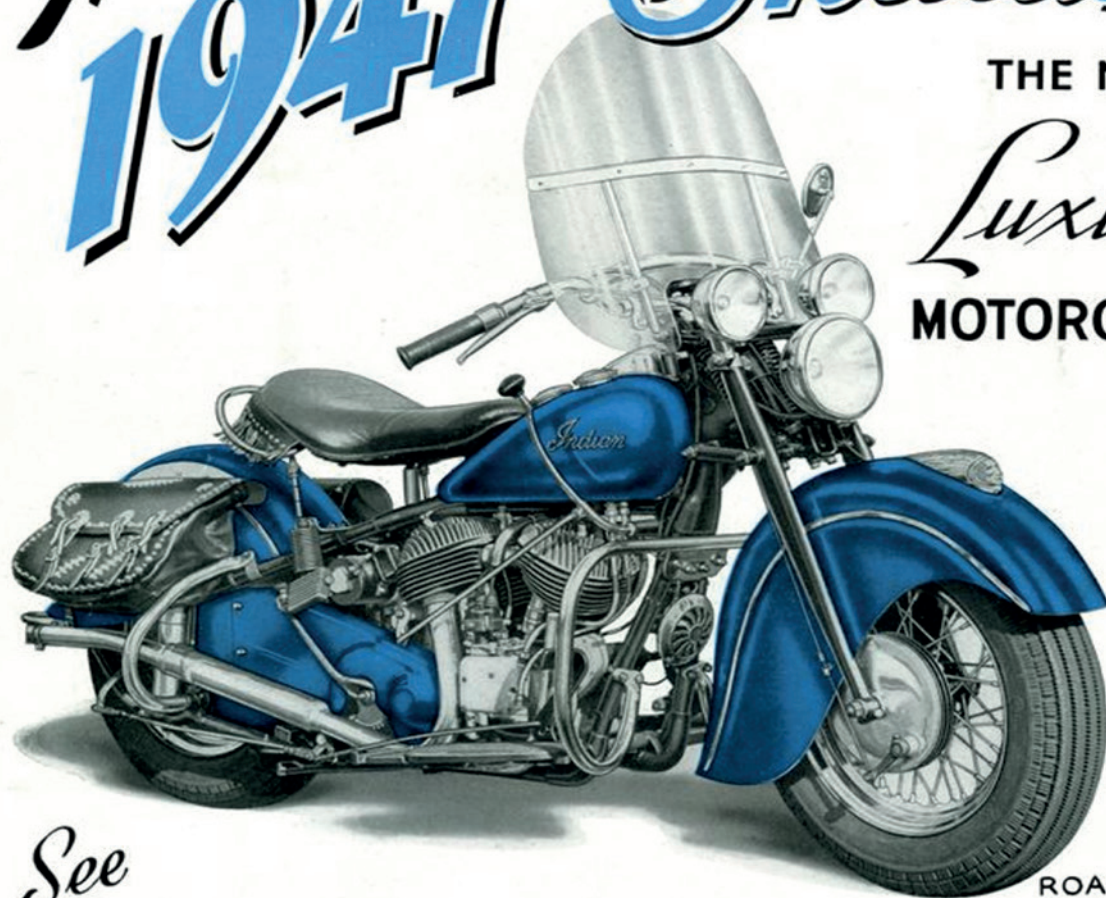


Hendee Special Model

Nejluxusnější model Indianu s elektrickým startérem z roku 1914

The Big News is the 1947 Indian

THE NEW
Luxury
MOTORCYCLE



See

- *The* ROADMASTER
- *The* SPORTSMAN
- *The* CLUBMAN

The
ROADMASTER

For flashing Performance . . . Comfort . . . instant Control at all times . . . and Engineered Safety, these three NEW Indian Beauties are the most responsive, most thrilling motorcycles ever built by Indian. Don't miss trying these NEW Indians as soon as you can . . . you'll find they give a new meaning to Motorcycling!

at Your Indian Dealer's Store

Indian

WORLD'S FINEST
MOTORCYCLE

Nabídka pro rok 1947 – pouze model Chief, byť ve trojím vybavení

tvrzené lamely. Tato sestava umožňuje odstředivé mazání axiálního ložiska spojky. Originální tvrzené lamely můžeme nahradit novými z běžného obložení současných spojek, jen musíme u posledních dvou provést žlábký podle originálního vzoru.

Správného vypínání spojky docílíme nastavením vypínací páky na osmihranném vývodu ovládní spojky a jemným doseřizováním pomocí matic na táhlu. Dále dbáme, aby nožní pedál spojky byl aretován třecí vložkou a řádným dotažením pružiny na její ose v každé poloze. Samovolné spuštění spojky by nás mohlo překvapit v té nejnevhodnější situaci. Proto POZOR! Nikdy se na silnici neotáčejte strkáním motocyklu při zařazené rychlosti a vymáčknuté spojce - v řadě případů se to řidičům vymstilo při samovolném zapnutí spojky.

Při montáži převodovky k motoru ověříme vůli mezi ozubenými koly primárního převodu - původní vůli vymezovaly ocelové planžety vkládané mezi styčné plošky převodovky a motoru. Při usazení hnacího agregátu do rámu (u karterů s patkami) dbáme na použití originálních lícovaných šroubů k jeho přitažení a na jejich správné zajištění. Uvolní-li se uložení motoru s převodovkou do rámu, vede to v lepším případě k vytlučení otvorů v nálitcích agregátu a v horším případě k jejich uražení. U modelů od roku 1928, kde je již uchycení motoru vpředu svorníkem, toto nebezpečí částečně odpadá a zůstává jen podmínka nasadit šroub u převodovky shora a matku zesponu šroubu s dobrou pérovou podložkou dobře utáhnout. K jejímu utažení je zapotřebí použít delší nástrčkový klíč, protože nám trochu překáží hřídel převodu ovládní zadní brzdy, nebo tento hřídel osadit až po usazení motoru.

Vzhledem ke skutečnosti, že u dvouválců je primární převod neměnný, lze převodové poměry ve vazbě

na zatížení stroje druhem provozu provádět volbou řetězových kol na sekundárním převodu (z převodovky na zadní kolo). Viz následující tabulka.

Elektroinstalace

Elektrická soustava včetně zapalování nepotřebuje, kromě občasného mazání ložisek magnetu a dynamu, plsti u přerušovače a občasného vyčištění prostoru kolem rozdělovače VN od oleje a prachu z uhlíků, žádnou údržbu. POZOR - opotřebení a velké vůle u otočného kroužku (destičky) magnetu, určené k regulaci předstihu, zavíní kolísání běhu naprázdno. Vymezení této vůle včetně vyvločkování klapky karburace nám umožní nastavit minimální a pravidelné otáčky běhu naprázdno.

Pokud používáte magnet Splitdorf, je nutné nezapomínat na občasné, asi tak každých 500 km, vyčištění bakelitového víčka. Ve víčku stačí acetonem odmastit dráhu, kde běží uhlík. U starších typů také doporučuji odmastit místo, kde běhají uhlíky, a dále i palec rozdělovače. Tato drobnost má pozitivní vliv na dobrý chod motoru. U popraskaného palce rozdělovače pomůže jeho impregnace současnými speciálními izolačními laky používanými např. na ochranu desek tištěných spojů. Pokud k tomu přistoupíte, zakryjte před nástřikem této izolace všechny vodící části přelepením.

U magdynama Bosch se regulace nabíjecího proudu uskutečňuje automaticky pomocí regulačního relé obdobného provedení jako u poválečných strojů Jawa.

U dynamu Splitdorf se velikost nabíjecího proudu nastavuje mechanicky pomocí třetího uhlíku RU (viz obr.). Jeho posunutím k bližšímu snímacímu uhlíku proud přidáváme a oddalováním proud

Počty zubů u řetězových kol sekundárního převodu (kolečko na převodovce × zadní rozeta)

	PRINCE	SCOUT 37	SCOUT 45	CHIEF 61	BIG CHIEF	FOUR
Solo lehká služba	22×36	20×36	21×36	22×40	23×40	16×36
Solo standard	18×43	19×36 21×40	20×36 22×40	21×40	22×40	15×36 17×40
Solo těžká služba	17×43	19×40	20×40	20×40	21×40	
Sidecar; normální zatížení		18×40	19×40	19×40	20×40	15×40
Velmi zatížený sidecar		17×40	18×40	18×40	19×40	

1977–1982 – v lednu 1977 je značka Indian prodána americké firmě American Moped Association (AMA), která nadále zajišťuje další výrobu maloobjemových Indianů v továrně Merida na Tchaj-wanu včetně modelů dle vzoru čtyřdobé Hondy. Výroba probíhá až do roku 1982, kdy je značka prodána společnosti Carmen DeLeone;

1982–1992 – v 80. letech je značka Indian v rámci společnosti Carmen DeLeone využívána více pro produkci značkového oblečení, doplňků a dalších předmětů s logem Indian než pro výrobu motocyklů. Komerční využití značky je deklarováno jako cesta pro získávání prostředků na financování výroby nových motocyklů Indian. Mezitím DeLeone postupně převádí práva na užívání značky Indian na pochybného podnikatele Philipa S. Zanghiho. Zanghi na počátku roku 1990 jako prezident a generální ředitel firmy Manufacturing Co. Inc. Berlin pomocí investičního podvodu deklaruje „obnovu“ produkce motocyklů Indian v East Windsoru, Connecticut. Následné spory, týkající se vlastnictví obchodní značky Indian, ukazují na řadu jeho lží a nepravostí, které v červnu 1996 ústí v Zanghiho zatčení a v srpnu 1997 k jeho odsouzení na 7,5 roku vězení za podvody s cennými papíry, daňové úniky a praní špinavých peněz;

1992–1994 – v tomto období Wayne Baughman jako prezident Indian Motorcycle Mfg. Inc. (IMMI), později International Motorcycle Mfg. Inc., opět deklaruje možnost zahájení výroby Indianů. V červnu 1994 Baughman představuje v Albuquerque v Novém Mexiku prototyp Indian Chief s V-Twin motorem. Avšak ani Zanghi, ani Baughman skutečnou výrobu motocyklů Indian nezahajují;

1995–1998 – v polovině 90. let probíhá několik sporů o vlastnictví značky Indian mezi společnostmi Eller-Indian (vlastník Lonnie Labriola) a Indian Motorcycle Mfg. Co. (IMMC) z Perthu v Austrálii (vlastník Maurits Hayim-Langridge). V lednu 1998 je společnosti Eller Indian-CMC z Toronta uděleno povolení k zakoupení značky Indian od předchozího vlastníka. V tisku je v únoru 1998 prezentována výroba tří nových modelů Indian včetně veřejného předvedení prototypu

během listopadu 1998. Tyto aktivity jsou následně soudně zmařeny na základě obvinění, že Eller nedokázal plnit smluvní povinnosti včetně zaplacení správních výdajů a zajištění prezentace funkčního prototypu. Smlouva je prohlášena za neplatnou a Indian je vtažen zpět do sporů o užívání značky;

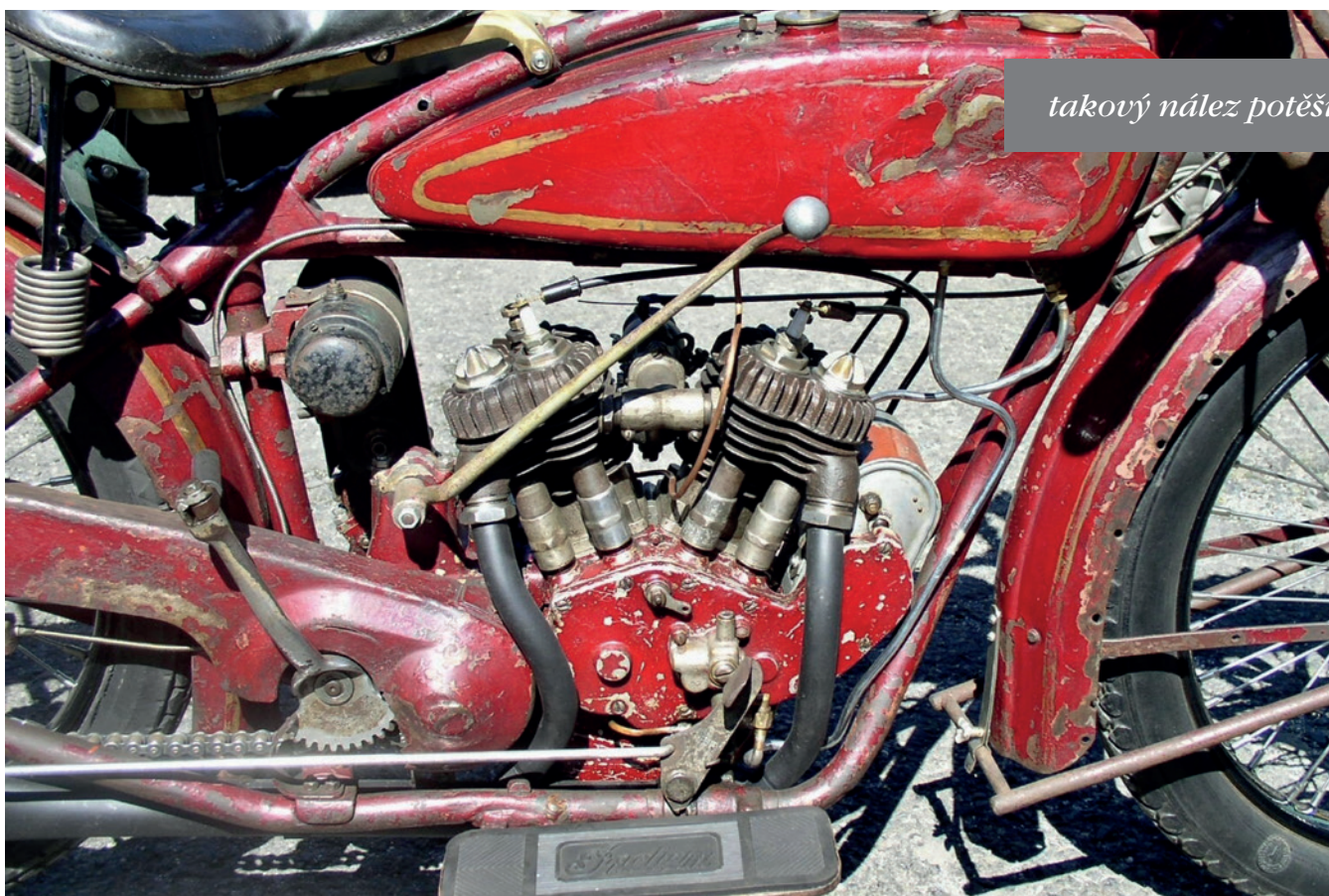
1998–2003 – Federální konkurzní soud v Denveru v Coloradu povoluje v prosinci 1998 převod ochranné známky Indian na Indian Motorcycle Company of America (IMCA). Tato společnost je založena na základě fúze devíti společností a později změněna na Indian Motorcycle Co., v Gilroy, (vlastník Murray Smith Scout). Tím začíná v Kalifornii výroba nového Chiefa v tzv. „Gilroy Indianu“. Motor tohoto Chiefa je ovšem imitací motoru z Harleye Evo a převodovka, spojka atd. z Harleye Softail. Po tomto Chiefu přicházejí v roce 2001 i další modely Scout a Spirit, které vesměs používají motory S&S. Po počátečních motorech S&S je od roku 2002 používán V motor 1600 ccm Powerplus. Odstoupení hlavního investora ale přivádí 19. září 2003 bankrot společnosti v Gilroy;

2004–2011 – v roce 2004 svítá značce Indian opět naděje, protože celou značku včetně vlastnických práv na její know-how kupuje britská společnost Stellican Limited. Společnost Stellican se specializuje na ožívování značek a společností s dlouhou historií, které se z různých důvodů dostaly do potíží. Jako příklad společností, které Stellican úspěšně rozfungovala, lze uvést výrobce luxusních lodí Chris-Craft, společnost Yachting nebo jeden italský fotbalový tým. Nová společnost Indian Motorcycle Company postupně zahajuje v dílnách Stellicanu, dislokovaných v King's Mountain v Severní Karolíně, výrobu nových Indianů, které navazují na produkci předchozí společnosti v Gilroy. Na trh je následně v roce 2009 uveden nový Indian Chief s V-twin motorem Powerplus o obsahu 1720 ccm (105 Cu.In.). Tento Indian od Stellicanu je nabízen zejména v charakteristické červené indianské barvě a s výkonnějším dobíjením pro elektronické vstřikování paliva;

2011 – v roce 2011 společnost Polaris Industries Inc. ze Spirit Lake (Iowa) oznamuje nákup společnosti Indian Motorcycle Company od britských společností Stellican Limited a Novator Partners



niklovaná klasika



takový nález potěší