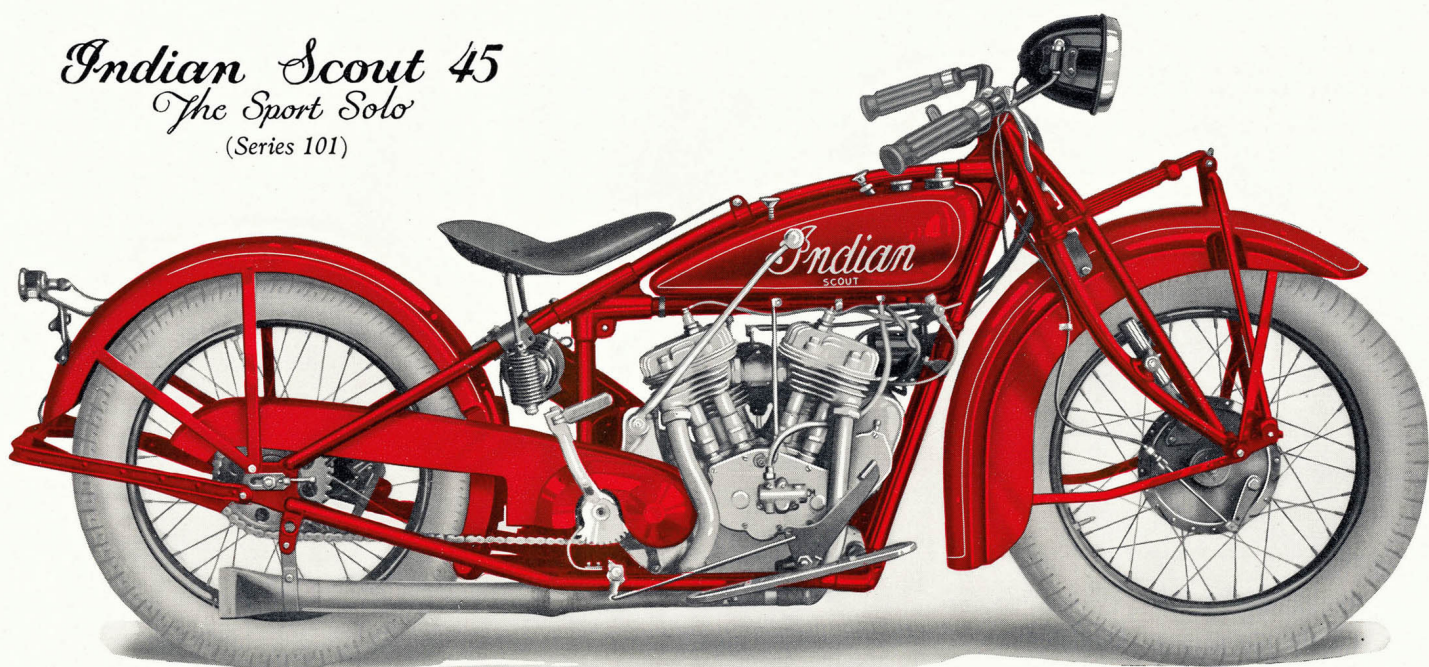


Nesmrtelný Indian

Indian Scout 45
The Sport Solo
(Series 101)



Legenda mezi motocykly

Nesmrtelný Indian

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Vladimír Souček

Nesmrtelný Indian – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2019

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

Nesmrtelný
Indian
legenda
mezi motocykly

Vladimír Souček

Nesmrtelný Indian – legenda mezi motocykly

Vladimír Souček
Ondřej Hrůza

Spoluautoři, kteří přispěli ke zpracování některých kapitol:

Ivan Dvořáček, Petr Hošťálek, Stanislav Kysling, Karel Malíř, Jan Peštál, Miroslav Sochor,
Milan Veselý, Milan Vlček, Jan Waclav, Kamil Zítek, Jiří Pavelka

Fotografie: Vladimír Souček, Ondřej Hrůza, David M. Bodlák, Róbert Sobčák, Jaromír Zajíček,
Lucie Dolejšová, Miroslav Sochor, Petr Hošťálek

Tato publikace byla zpracována za podpory a pomoci členů Indian Motorcycle Clubu CZ.

Obálka: Roman Bureš
Odpovědný redaktor: Martin Herodek
Technický redaktor: Jiří Matoušek

Objednávky knih:
www.albatrosmedia.cz
eshop@albatrosmedia.cz
bezplatná linka 800 555 513
ISBN tištěné verze 978-80-264-2848-0
ISBN e-knihy 978-80-264-2952-4 (1. zveřejnění, 2019)

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2019 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4.
Číslo publikace 36 374.

© Albatros Media a. s., 2019. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

 **ALBATROS MEDIA**

Obsah

Předmluva autora	5
1. Historie výroby motocyklů Indian	9
2. Indian Scout v datech a číslech a jeho vývoj	47
3. Význam generálního zástupce značky Indian Ing. Františka Maříka pro motorizaci ČSR	73
4. Základní pokyny k údržbě, opravám a renovaci motocyklů Indian	91
5. Indian ve sportu	115
6. Indian ve válce	141
7. Indian ve službách zákona	149
8. Indian – dobrý služebník	155
9. Indian jako sběratelská záležitost	161
10. Indian coby muzejní exponát	207
11. První významné vzkříšení legendy Indian – Gilroy a Stellican era	215
12. Polaris Indian 2013 – zrod nové dimenze amerických cruiserů	223
Historie motocyklů Indian v datech	231
Přehled výroby motocyklů Indian s výrobními čísly	243
Karburátory používané na motocyklech Indian v letech 1907–1953	259
Barevné glosy z našich jízd	265
Motocykl Indian jako životní styl	291



Předmluva autora

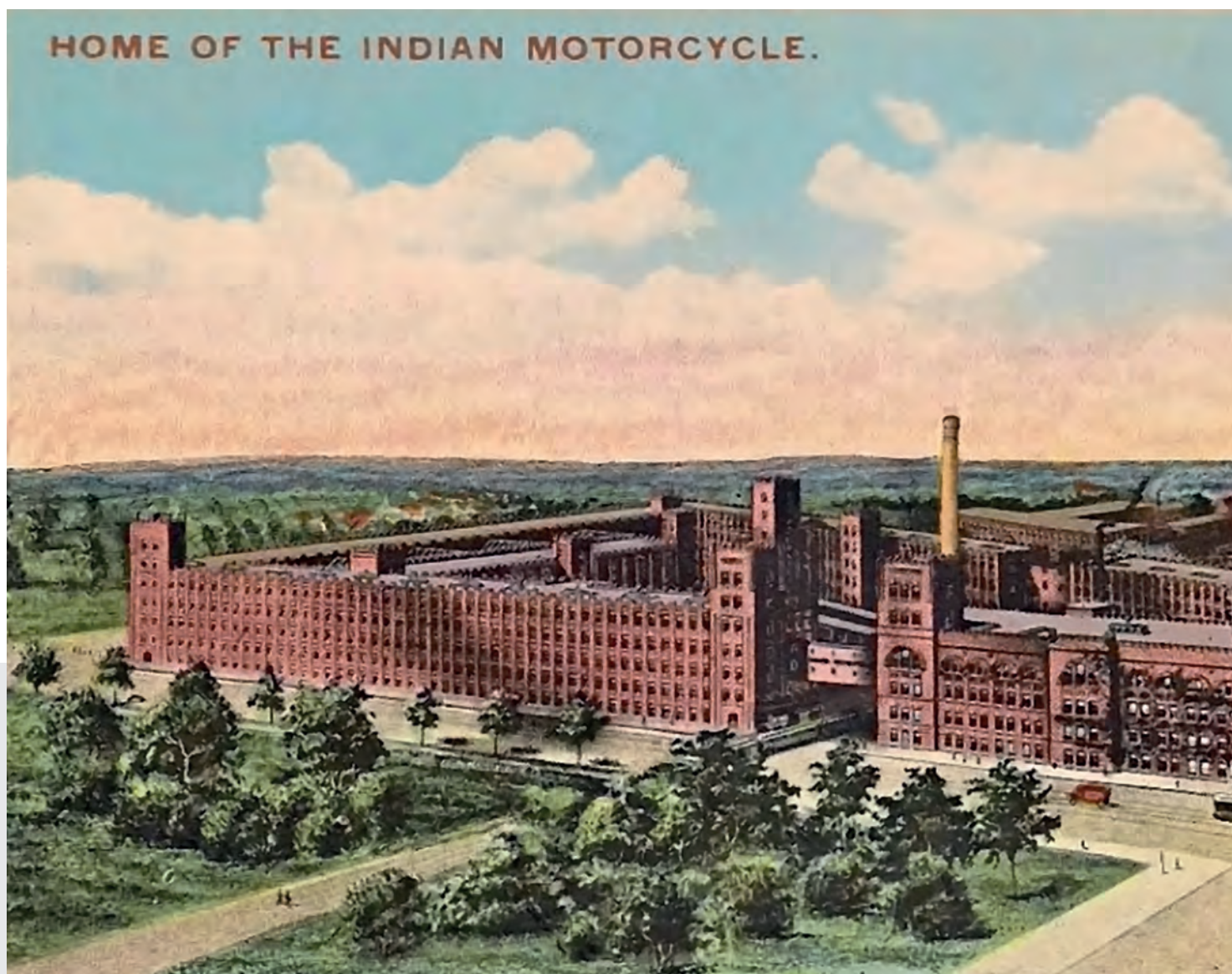
Tato publikace vznikla, mimo jiné, díky častým dotazům na možnost zakoupení publikace o historii motocyklů Indian, kterou jsem napsal se zesnulým kolegou a přítelem Ivanem Dvořáčkem v roce 1993. Jelikož původní knížečka se žlutou obálkou je již dávno rozebrána a na trhu se objevují často pokoutně zhotovené kopie, a zejména proto, že bylo možno díky novým informacím a podkladům opravit a masivně doplnit původní skromný rozsah, pustil jsem se do aktualizace, či spíše rozsáhlého přepracování uvedené publikace.

Vedle oprav několika nepřesných původních údajů je tato kniha doplněna aktualizovanou historií firmy Indian a jejích výrobků, novými obrázky a tabulkami, chronologií nejvýznamnějších změn ve výrobě motocyklů Indian, přehledem výrobních čísel dle roku výroby atd. Aktualizovány a doplněny byly i části zpracované Ing. Dvořáčkem – oblast sportu a služebního a komerčního využívání těchto motocyklů. Značnou pozornost jsem věnoval i doplnění části knihy věnované prodeji a využití strojů Indian na území bývalého Československa – ať již šlo o generálního zástupce Ing. Františka Maříka, nebo další aktivity jeho regionálních zástupců a jejich zákazníků.

Do této vycházející publikace byly dále doplněny vzpomínky a fotografie příznivců značky Indian, kolegů sběratelů a přátel, kteří se zasloužili během minulých šedesáti let o zachování řady strojů a přispěli ke sběru a vyhodnocení informací o výrobě a užívání motocyklů Indian. Dále byla připojena kapitola o motocyklech Indian nacházejících se v muzeích na území Česka.

Obzvláště bych chtěl touto cestou poděkovat všem, kteří mi poskytli podklady a informace k doplnění této knihy. Zejména Kamilu Zítkoví, oběma Honzům Peštálům, Milanovi Veselému, a mnoha dalším, kteří mi poskytli informace a obrázky ze svých archivů, a podíleli se na korekturách a doplnění publikace. Dále chci poděkovat Milanovi Vlčkovi, že vedle podkladů, vzpomínek a korektur poskytl do této publikace i řadu postupů a technologických návodů z oblasti oprav motocyklů Indian, Mírovi Sochorovi za poskytnutí mnoha pamětnických obrázků ze svého archivu, Janu Waclavovi za řadu nových a málo známých údajů k historii firmy Indian a Ondrovi Hrůzovi za celkovou pomoc, včetně doplnění dvou posledních kapitol k novodobé historii Indianů, a za překlad popisků k obrázkům.

HOME OF THE INDIAN MOTORCYCLE.



Nesmrtelný Indian

Byl to opravdu skvělý nápad, když se George Hendee rozhodl pojmenovat své motocykly podle původních obyvatel Ameriky. Záhy si jeho stroje v ničem nezařadily se slávou legendami opředených rudých mužů. A to nejen na druhé straně oceánu, ale i na našem kontinentu. U nás patřily ve 20. letech k nejprodávanějším a nejpobulárnějším motocyklům. Nejrozšířenějším typem se stal Scout, a proto mu věnujeme největší pozornost včetně podrobného technického popisu, pokynů k údržbě, opravám a renovaci. Opomenuty však nezůstávají ani ostatní modely. Připomeneme sportovní úspěchy Indianů, jejich služby na bojištích v obou světových válkách, ale také v policejních sborech v zahraničí i u nás. V závěru publikace je pak uveden časový přehled nejvýznamnějších údajů týkajících se výroby motocyklů Indian, přehled výroby dle výrobních čísel motorů a rámu a další údaje.



Původní továrna Indian z 20. a 30. let minulého století

Před více než šedesáti lety se zavřely brány továrny ve Springfieldu za posledním „čistokrevným“ Indianem, ale i dnes, díky své slavné historii a vzkříšení nové výroby, zůstává značka stále populární.

Original Indian Motorcycle factory from the 1920s and 1930s

More than sixty years ago the gates of the factory in Springfield, Massachusetts, U.S.A., closed behind the last one Old Indian era. But even today, thanks to its glorious history and the resurrection of new production, the brand remains still popular



INDIAN
HENDEE MFG. CO.
Springfield, Mass.



1.

Historie výroby motocyklů Indian

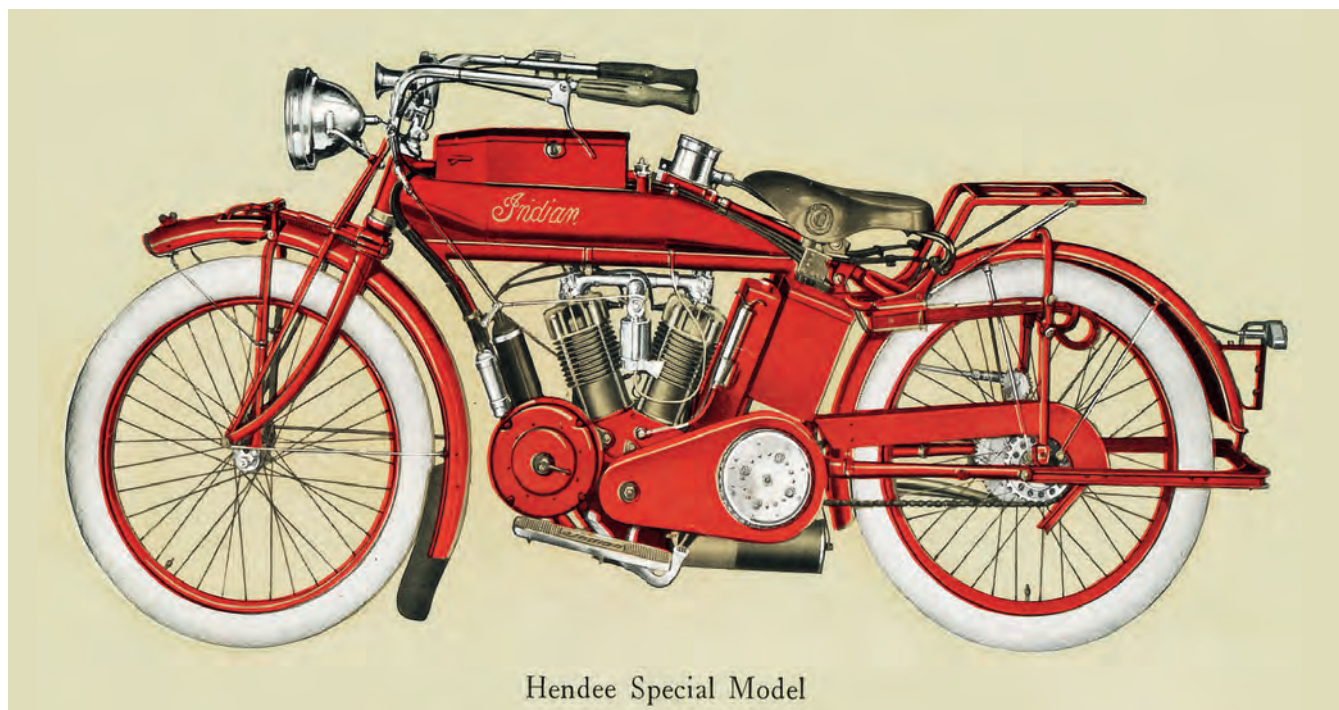
První modely

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 Motorcycle, Hendee Manufacturing Company, Springfield, Massachusetts 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 řídítkách 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 na vysokém velocipédu a do roku 1892 zvítězil ve 302 závodech z 309, kterých se zúčastnil. Jeho podnikatelské aktivity se nejprve projevily 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 1914 Hendee Special model was equipped with an electric starter, electric lighting and both-wheel suspension. No other motorcycle manufacturer can compete with it.

SILVER KING BICYCLES

FOR 1895
ARE UP TO DATE.
PRICE, \$75.00.

All Agents want them. } Practically every machine
We want Agents. } built to order.

Any style rim, any style tire, any height gearing, any style Sager saddle, rat-trap or rubber pedals, three heights of frames, weight 20 to 25 lbs. as ordered.

Agents, send for discounts and inside facts.

GEO. M. HENDEE, Springfield, Mass.



Upoutávka na bicykly firmy Hendee z konce 19. století

Hendee bike advertisement from the end of the 19th century.

Production of bicycles was the first business activity of G.M.Hendee, one of the founders of the Indian Motorcycle Hendee Manufacturing Company

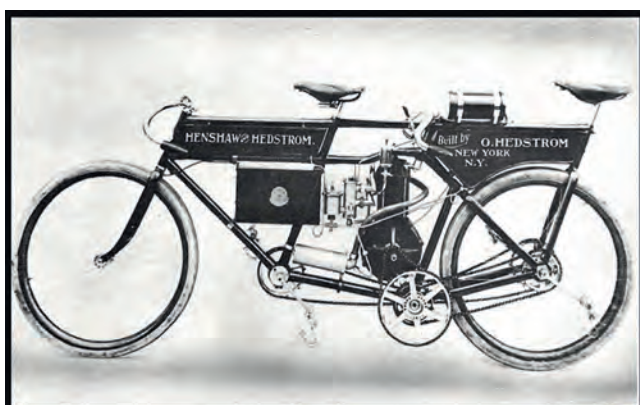


Zakladatel firmy Indian George Hendee

George Hendee – founder of Indian Motorcycle Company

Druhým klíčovým mužem, který stál u zrodu motocyklu Indian, byl Carl Oscar Hedström. Narodil se v roce 1871 v Lönneberga v okrese Småland ve Švédsku a za oceán se dostal v roce 1880, kdy jeho rodina emigrovala do amerického New Yorku. Hedström byl geniálním mechanikem a zkonstruoval motorový vodič pro cyklistické závody, jenž se vyznačoval neobvykle vysokou spolehlivostí. Ale nejen to. Závodů za motorovým vodičem se také sám účastnil jako člen týmu Henshaw&Hedström.

Oba muži se setkali v roce 1899 na závodě Springfield Coliseum, které provozoval Hendee.



Jedna z prvních konstrukcí O. Hedstroma - motorový vodič pro tým Hedstrom&Henshaw

One of the first works of designer and mechanic O.Hedstrom – motor driver for the Hedstrom & Henshaw team



Konstruktér prvních Indianů Oscar Hedstrom

Builder and constructor of the first Indian motorcycles Oscar Hedstrom



Oscar Hedstrom s rozestavěným prototypem prvního motocyklu Indian

Hedstrom with a prototype of the first Indian motorcycle under construction

Další „námluvy“ pak probíhaly během výstavy bicyklů v Madison Square Garden v New Yorku, v lednu 1900. O rok později, v lednu 1901, během stejné výstavy už „Big Chief“ a „Medicine-Man“ (jak jsou tito dva klíčoví muži později přezdívaní) podepsali smlouvu a Hedström odjel do Connecticutu. Tam v pronajaté dílně Worcester Bicycle Manufacturing Co. postavil během čtyř měsíců první prototyp motocyklu Indian, který byl následně v květnu 1901 převezen do Springfieldu k testování a počátkem června 1901 představen veřejnosti.

Vzhledem k dobrým organizačním a podnikatelským schopnostem pana Hendeeho a zejména díky geniálnímu technickému nadání jeho společníka, konstruktéra Hedströma, se firma Indian Motorcycle, Hendee Manufacturing Company, Springfield, Massachusetts postupně stala největším výrobcem motocyklů na světě. Jejich výroba ve vrcholném období (rok 1913) představovala 35 tisíc kusů. Ovšem ani tak velké a úspěšné firmě se nevyhnuły přehmaty. Pro Hendee Mfg. se takovou slepou uličkou stal vývoj motocyklů poháněných řemenem. Pod tlakem spotřebitelů, pro které byl řemenový



První prototyp motocyklu Indian z roku 1901

The first model of serial produced Indian motorcycle from 1901. Powered by a 500 cm³ single cylinder engine with simple carburetor



Narůstající výroba umožnila vznik prvních Indian klubů již kolem roku 1905

The first clubs of Indian owners were founded already in 1905



Firma Indian se velmi brzo zaměřila i na výrobu tříkolek pro dopravu osob i materiálu

The Indian company very soon focused on the production of trikes for the transport of people and goods

pohon standardním řešením, přikročila Hendee Mfg. v roce 1909 k výrobě řemenového motocyklu. Ten byl v roce 1910 podstatně přepracován, ovšem neobvyklé řešení se stejně velkými řemenicemi se

neujalo a pro rok 1911 se objevilo v nabídce tradiční řešení s velkou řemenicí jen vzadu. Tento model byl naposledy nabízen v roce 1912, čímž byl tento obchodně neúspěšný experiment ukončen a Indian se

1910 INDIANS

Lead the World! Cradle Spring Fork; Automatic Mechanical Oilier; Girder Plate Frame Reinforcement; Most Efficient Mechanical Valves. Two Speed Gear and Free Engine.

HENDEE MANUFACTURING COMPANY, Springfield, Mass. (Member M. M. A.)
Chicago Branch, 1261 Michigan Ave., London Depot, 184 Gt. Portland St.

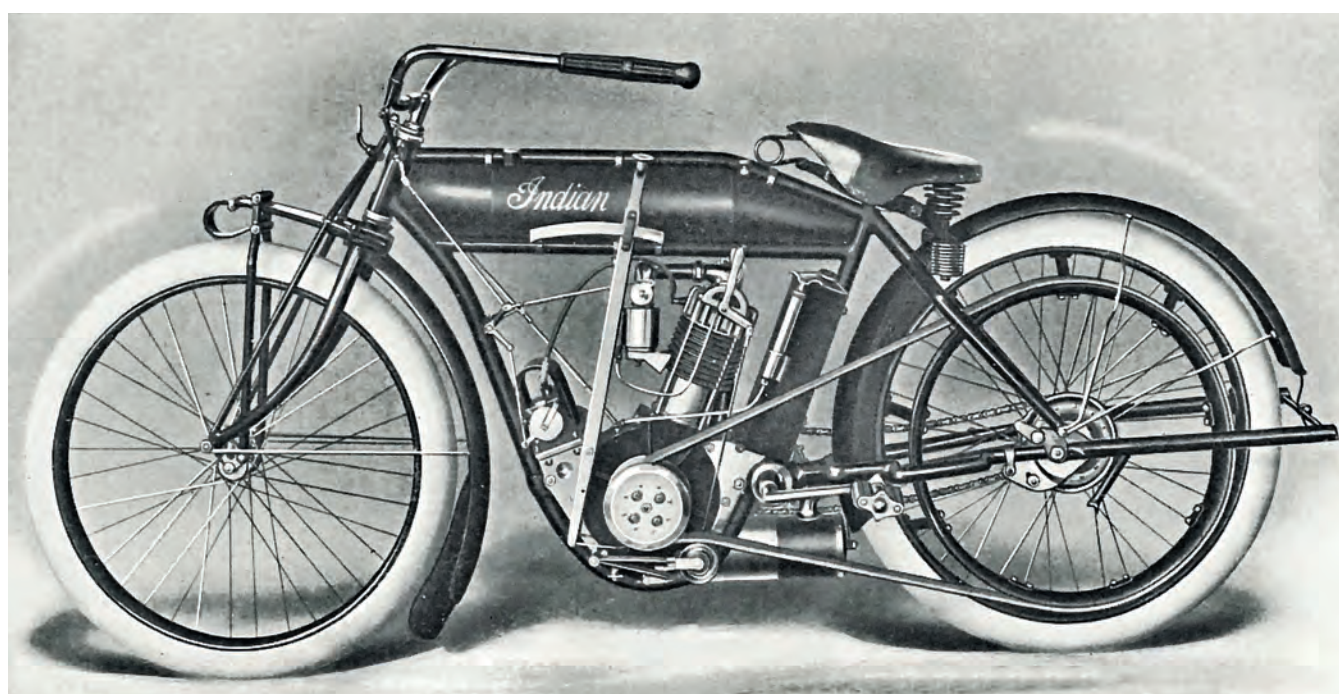
Dobové noviny a časopisy se již od počátku hemžily inzercí na stroje Indian

Newspapers and magazines were full of Indian motorcycle ads at the beginning of the company's successful history



Prudký rozvoj výroby umožnil i vznik rozsáhlé sítě dealerů motocyklů Indian

The rapid development of motorcycle production was the reason for building an extensive dealer network

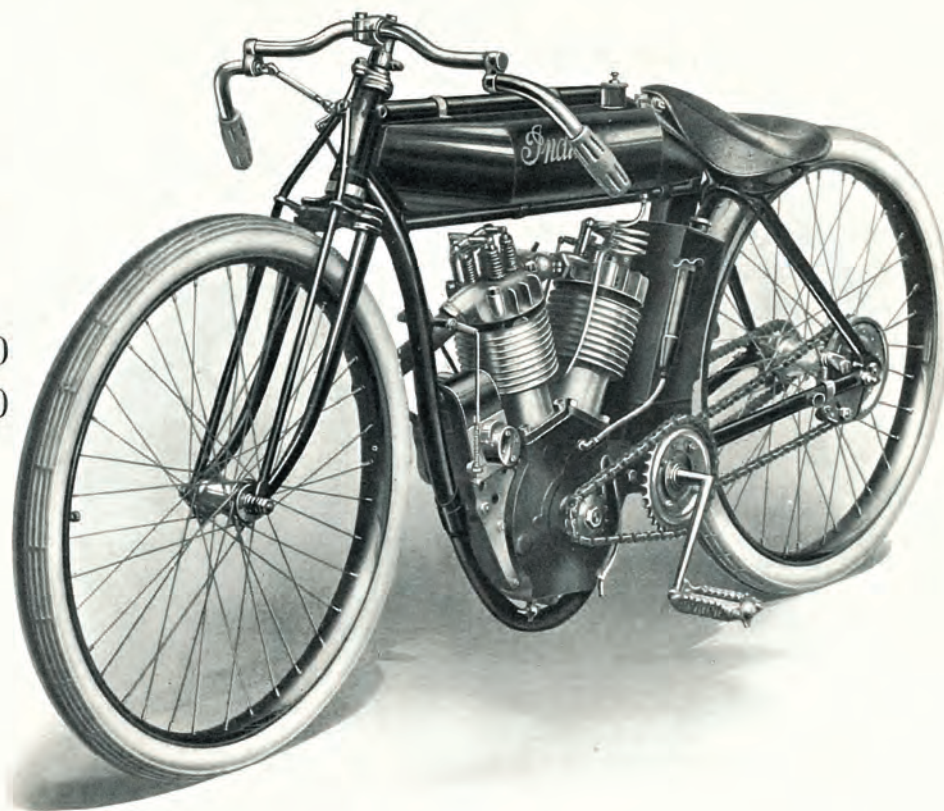


V roce 1911 se společnost pokusila vyrobit motocykl se sekundárním řemenovým pohonem. Tento způsob se ukázal být slepou uličkou

Only in 1911 the factory attempted to produce a motorcycle with a rear-wheel belt drive. It was an outdated and non-progressive journey.

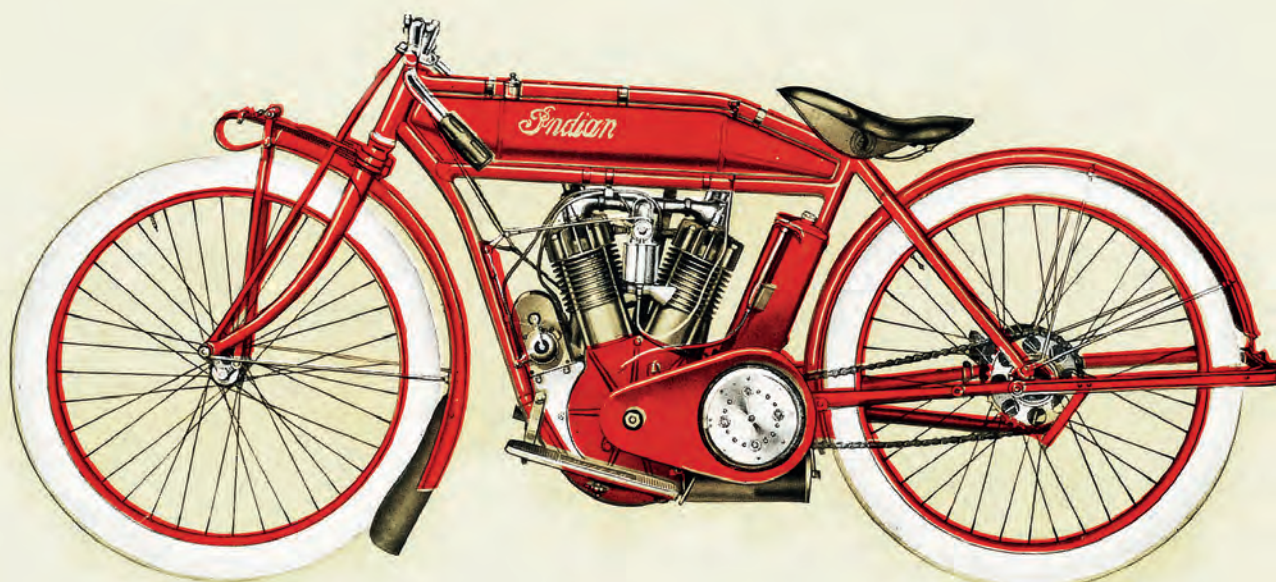
MODEL H
OVERHEAD
VALVE RAC-
ING TYPE

PRICES:
8-VALVE \$350.00
4-VALVE \$300.00



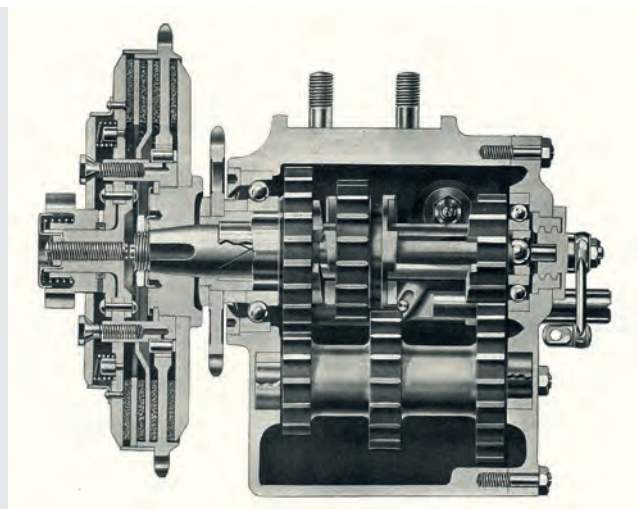
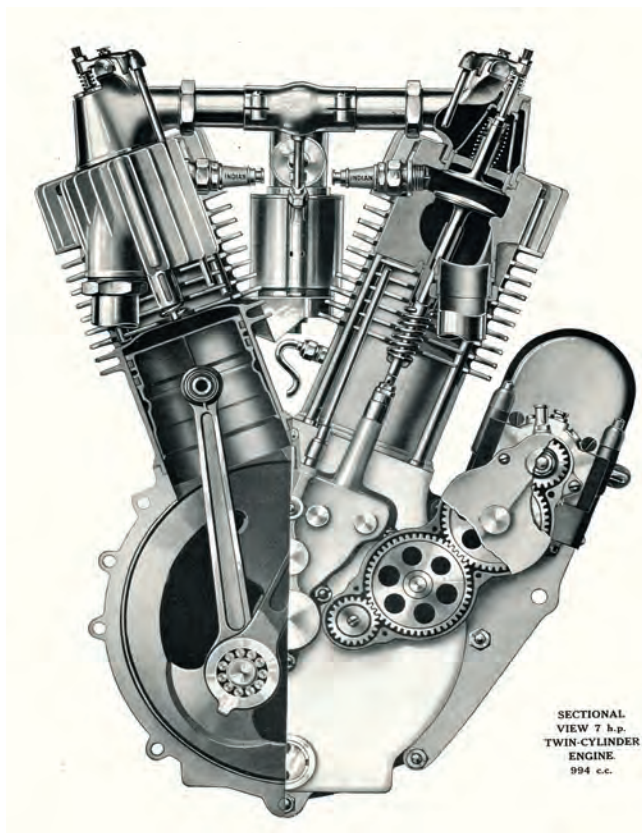
Od roku 1911 až do počátku 20. let vyráběl Indian závodní speciály 1000 ccm OHV se 4 a 8 ventily

Indian produced racing specials from 1911 until the early 1920s. The 1000 cc engine had a variant 4 or 8 valves.



Dobové prospekty nabízely vedle běžných cestovních modelů i závodní speciály (1914)

You can find racing specials in advertising brochures between regular travel models



Od roku 1908 do roku 1916 měly V motory rozvod IOE (sací ventil nad výfukovým) neboli F hlavy; třístupňová převodovka se používala od roku 1915

The IOE engine (the four-stroke internal combustion engine with intake/inlet over exhaust) often named F-head engine was produced from 1908 to 1916; the three-gear transmission has been used since 1915



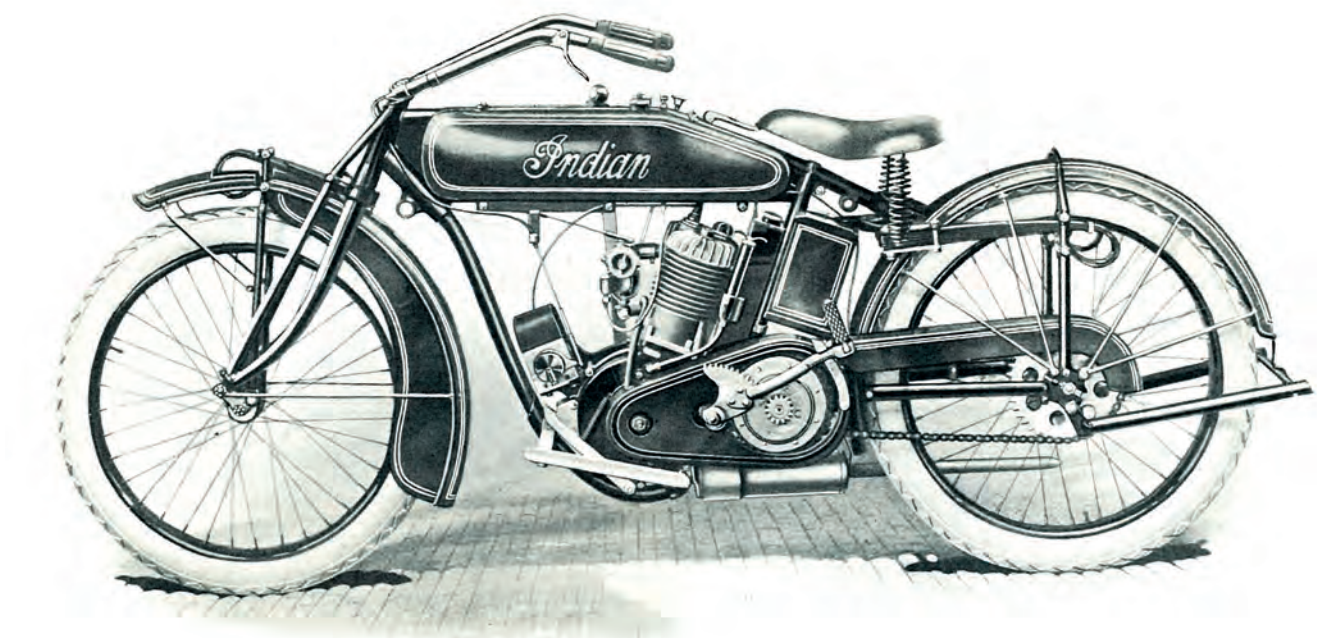
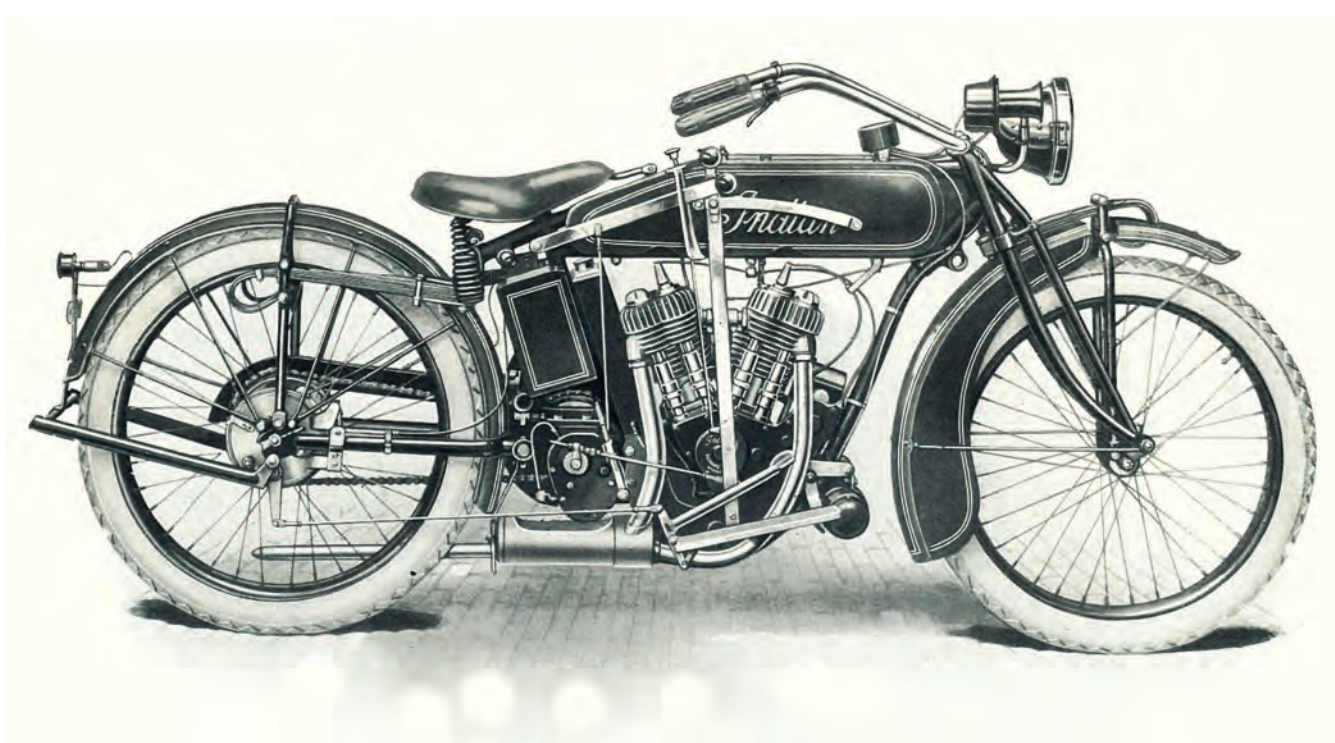
jednou provždy vrátil výhradně k pohonu řetězem, který zavedl už v roce 1901.

Až do odchodu Oscara Hedströma v roce 1913 patřily stroje Indian v souhrnu svých technických řešení, konstrukce a užitné hodnoty k nejmoderněji řešeným motocyklům na světě, což vedle prodejních úspěchů potvrdila i četná vítězství na sportovním poli. Pro vojska Dohody za první světové války dodala firma Indian přibližně 41 000 motocyklů, což představovalo více než dvojnásobek dodávky všech ostatních amerických výrobců.

Zde je nutné také připomenout, že oproti Harley-Davidsonu jako rodinnému podniku, G. Hendee již před válkou převedl firmu pro potřebu razantního zvýšení výroby na akciovou společnost. Tím ale v krátké době ztratil majoritní postavení hlavního vlastníka, což následně vedlo ke sporům o budoucí směřování firmy a další výrobní strategii,

Tovární leták ukazuje prudký nárůst výroby Indianů, který byl ve světě vskutku ojedinělý

The factory advertising flyer shows a big increase in the annual production of Indian motorcycles, which was unbeatable at the time



Vedle klasického Powerpluse 1000 ccm (1916–1925) se krátce nabízel i jednoválcový model

In addition to the classic and well-known Powerplus 1000 cc model (1916 – 1925), a very rare single cylinder model with a 500 ccm engine was offered for a short time

a v důsledku toho k jeho odchodu do důchodu v roce 1916.

Po první světové válce pokračovala výroba jak jednoválcového, tak zejména osvědčeného dvouválcového

modelu s odpruženým zadním kolem a motorem o objemu 998 ccm, který byl v roce 1916, po změně rozvodu z protilehlých ventilů IOE (sací ventil nad výfukovým) na spodem řízené ventily SV, nazván Powerplus (později Standard). O obchodně

MODEL K
FEATHERWEIGHT
3 SPEED
PRICE \$150.00



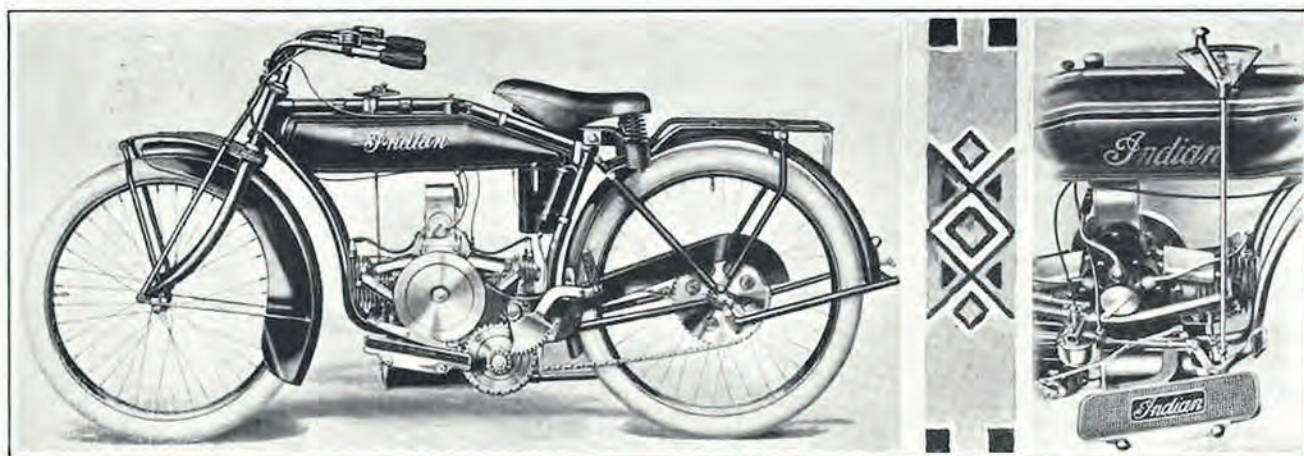
Dvoudobý model „K“ z roku 1916 byl jen krátkou epizodou

The 1916 2-stroke K model was just a short episode in development

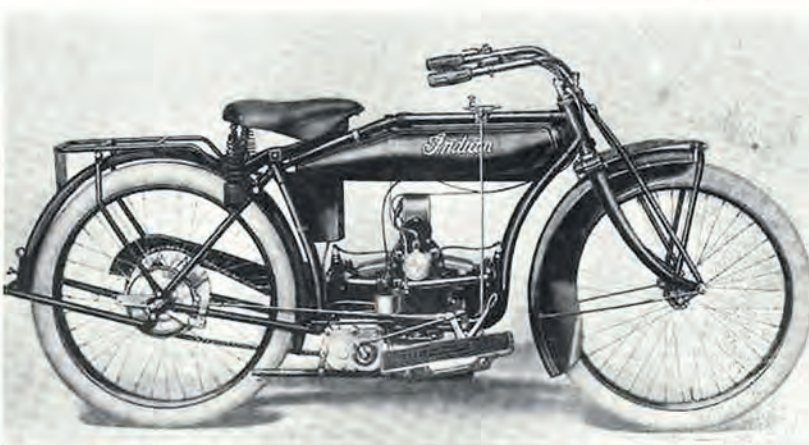
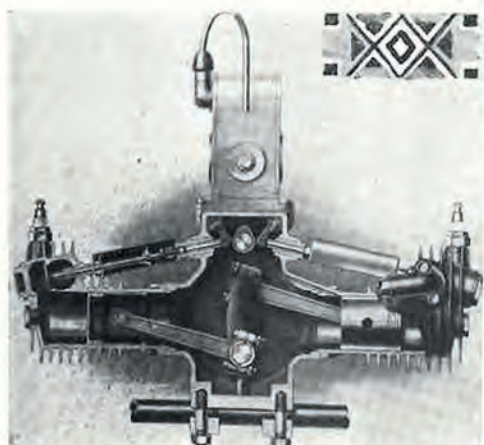


Dobový pohled ukazuje, že firma Indian vyráběla vedle motocyklů i bicykly, a to od počátku svého vzniku až do 30. let a ojedinele i další výrobky (letecké motory, automobily, tlumiče atd.)

The historical post card shows that Indian produced not only motorcycles but also bicycles and other products (aircraft and marine engines, chainsaws, small cars, shock absorbers, etc.)



The Light Twin, type O-18, viewed from left side; note new cradle spring fork, large footboards, and artistic tank striping. At right, the gearshift on type O-18; shift lever has spring plunger in end which acts as position lock when gear positions are reached. Below is shown the Light Twin powerplant in section; the picture emphasizes the motor's simplicity of construction. The remaining picture shows the right side of the Light Twin; this type, for 1918, has a new horizontal operating gearshift and new type of saddle suspension, which eliminates rolling.



Rovněž model „O“ s protilehlými válci z roku 1918 měl velmi krátké trvání

The development and production of another very rare model "O" (boxer type) with opposite cylinders from 1918 has also a very short duration

úspěšnou konstrukci typu Powerplus se zasloužil zejména konstruktér Charles Gustafson.

V tomto období výrobce hledal další směry ve výrobě: jako levnou variantu zkoušel lehký dvoudobý motocykl označený jako model „K“ (1916) a podle mimořádně oblíbeného a ve válce osvědčeného anglického motocyklu Douglas 2 3/4 HP s podélně uloženým dvouválcovým „boxer“ motorem vyvinul model „O“ stejné koncepce, jen obsahově o něco silnější. Bohužel do sériové výroby nebyl zařazen úspěšný závodní 8ventilový model s rozvodem OHV, který byl vyvinut a používán zejména na závodních klopných drahách již před první světovou válkou.

Právě na příkladu neúspěšných projektů modelů K a O lze demonstrovat určitou rozpolcenost v rámci konzervativního vedení akciové společnosti, které pokračovalo i v následujícím období a postupně vedlo k převažujícímu zájmu na udržení stabilních zisků a výplaty dividend. To mělo dopad na nejednotnost v rozhodování firemního vedení, především co do budoucího technického rozvoje, zásadní inovace modelů a udržení kroku s konkurencí, zejména Harley-Davidsonem.

Proto v období mezi válkami modely Indian postupně začaly oproti světovému trendu zastarávat. Většina modernizací, např. větší používání

hliníkových slitin v konstrukci motoru, sedlové nádrže apod., se zaváděla se zpožděním, nebo k nim vůbec nedošlo. Příkladem může být nezavedení rozvodů OHV (ventily v hlavě), které ve 30. letech začal používat nejen Harley-Davidson v Americe, ale prakticky všichni výrobci na celém světě...

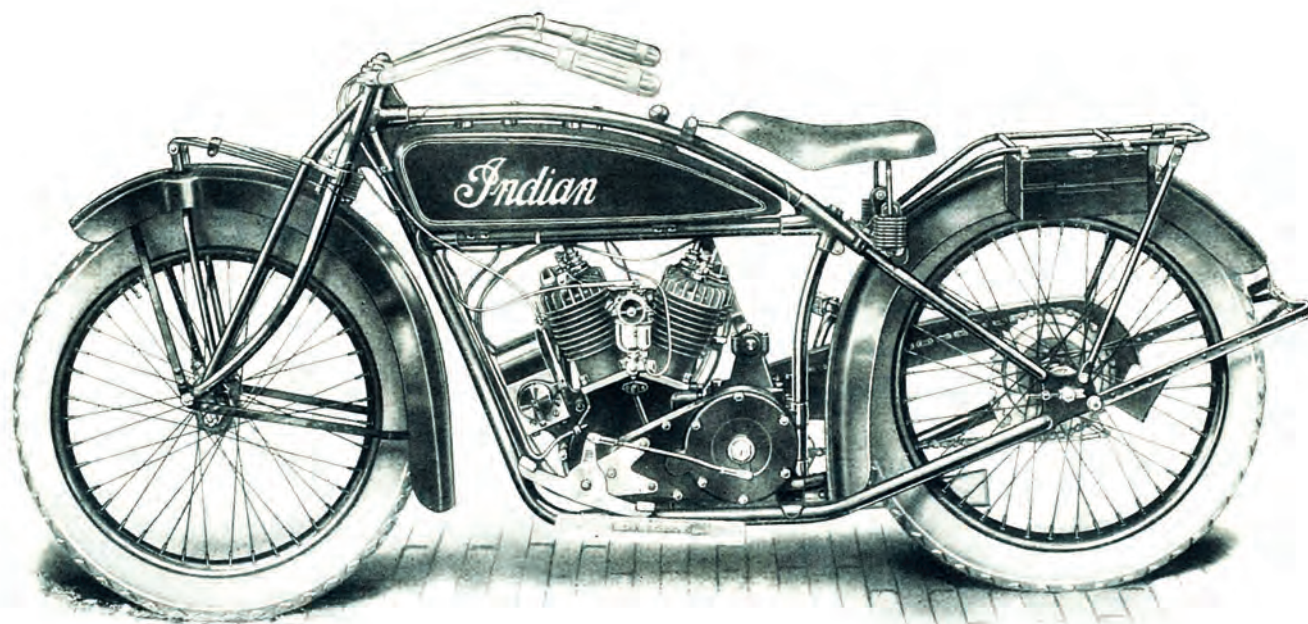
Nová řada – Scout, Chief a Prince

V roce 1919 továrna vyvinula pod vedením závodníka a nadaného irského konstruktéra Charlese B. Franklina robustní vidlicový dvouválec, sešroubovaný s převodovkou do společného celku (semiblok), který byl uložen do dvojitého uzavřeného rámu s neodpruženým zadním kolem. Tento model o objemu 596 ccm (37 Cu.In. cubic inch = čtverečních palců – v přílohách také zkráceně jen na „ci“) dostal název Scout a stal se základem nové typové řady motocyklů Indian pro 20. a 30. léta. Na trh byl Scout uveden v roce 1920.

Protože bylo plánováno postupné ukončení výroby modelu Powerplus, přišla v roce 1922 na trh silnější obdoba modelu Scout – motocykl Chief o objemu 998 ccm (61 Cu.In.). Tento „litr“ byl obdobného konstrukčního řešení jako Scout, tzn. vidlicový motor s nesnímatelnými hlavami, sešroubovaný s třírychlostní převodovkou do společného bloku a s primárním převodem ozubeným soukolím s vloženým mezikolem. Stejně jako Scout měl i Chief neodpružené zadní kolo, přední vidlici s klasickým listovým pérem, široká řídlítka, ploché stupačky, ztrátové mazání a nízko uložené sedlo.

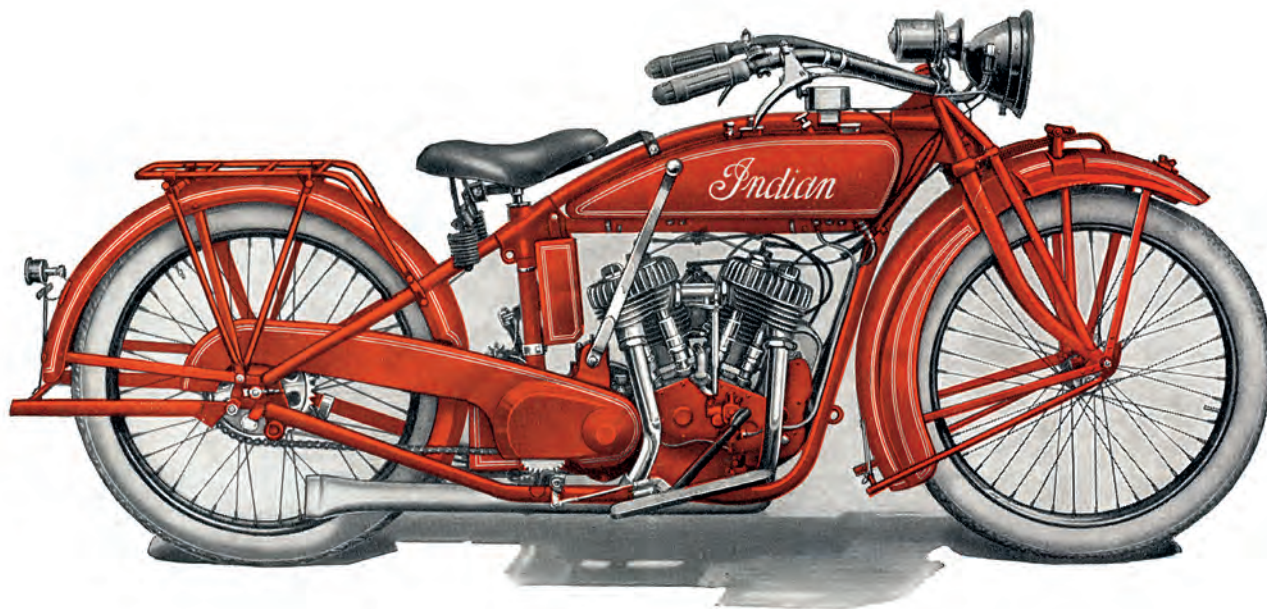
V roce 1923 byla prodávaná řada modelů Scout, Powerplus-Standard a Chief rozšířena o nový, ještě silnější model Big Chief, což byl ve skutečnosti stejný stroj jako dosavadní Chief, ale s motorem o objemu zvětšeném na 1206 ccm (74 Cu.In.).

V roce 1924 končila výroba Powerplusu, v té době nabízeného pod označením Standard, ale pro rok 1925 už se připravoval lehký jednoválcový model Prince o objemu 348 ccm (21 Cu.In.), první typ značky, který dostal snímatelnou hlavu válce. Také



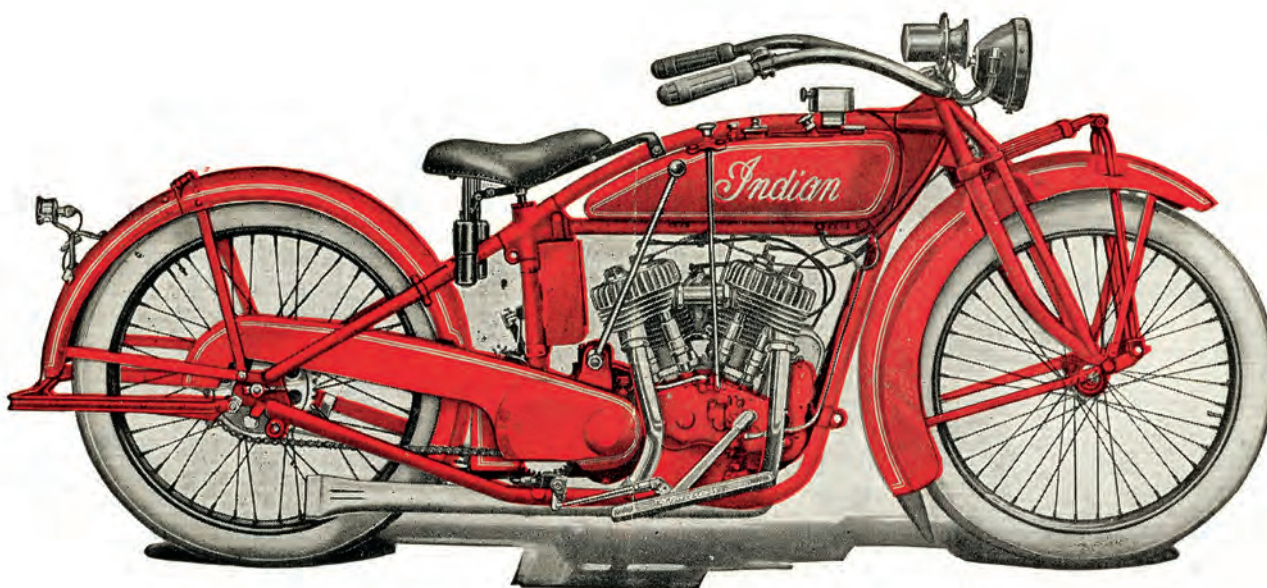
Franklinův první Scout přišel na trh koncem roku 1919

Franklin's first Scout, probably the most legendary model in Indian history, came on the market by the end of 1919



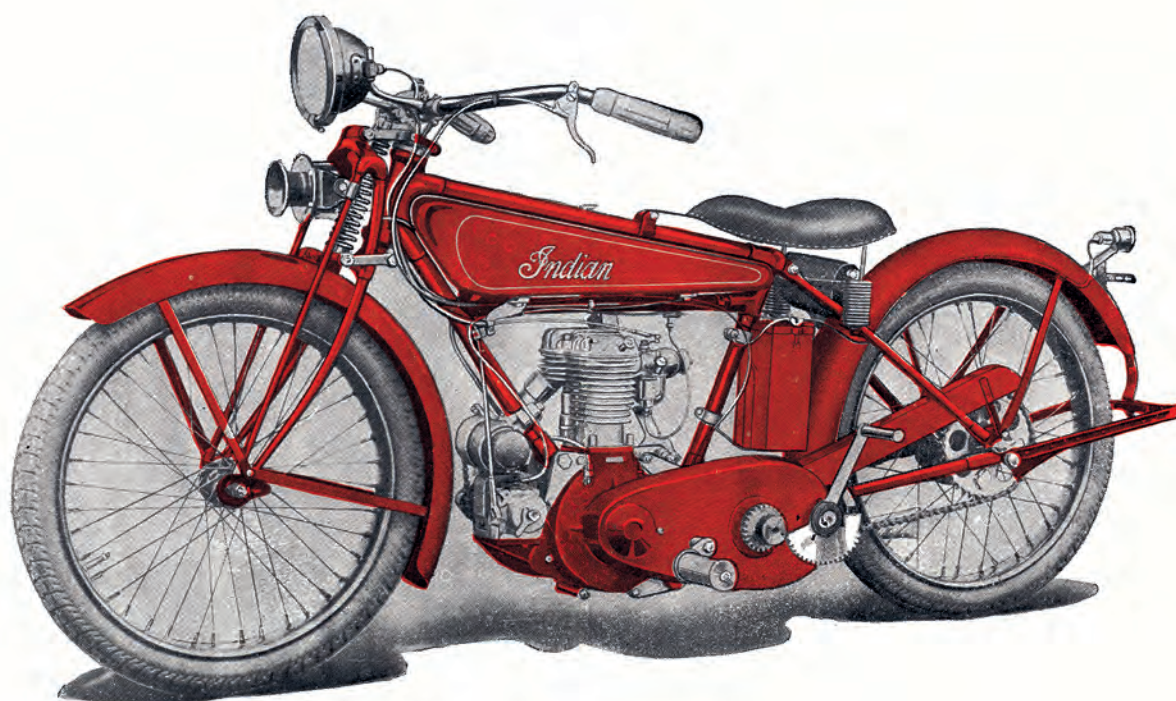
První model Chiefa 1000 ccm z roku 1922

The first motorcycle called Indian Chief was introduced in 1922. It had a 1000cc engine and a three-speed gearbox in monoblock



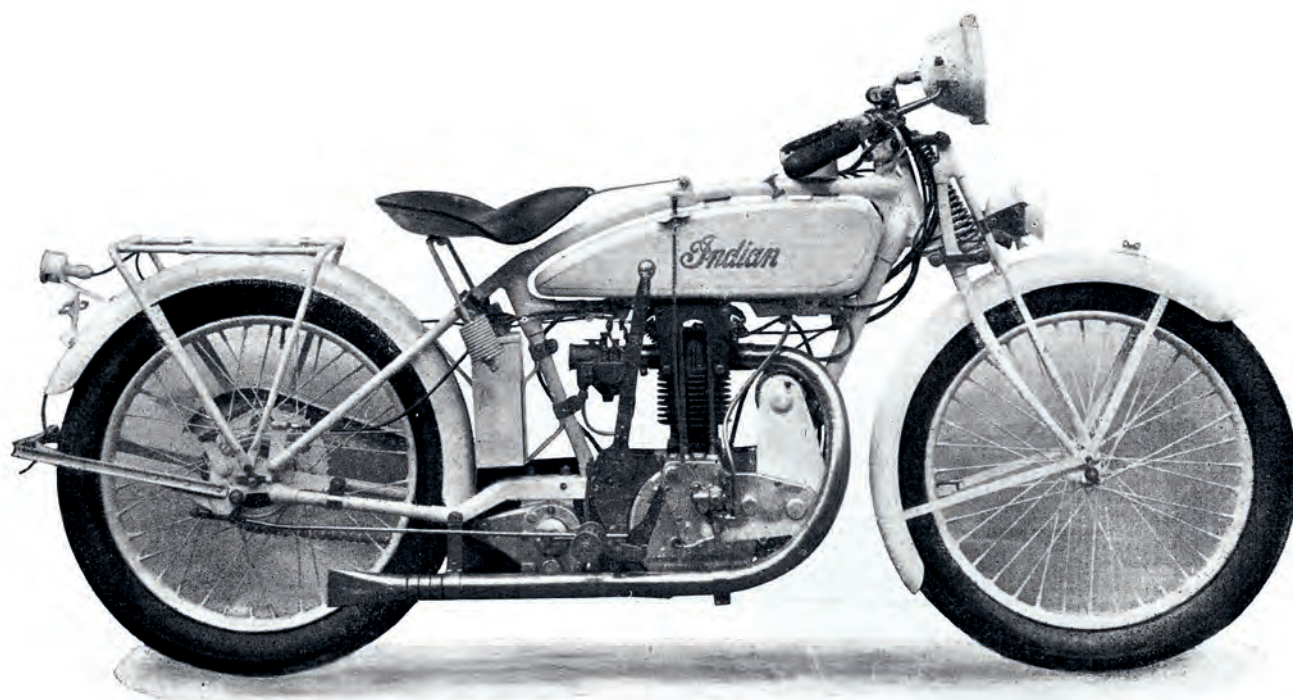
Silnější Big Chief 1200 ccm přišel v roce 1923 (z prospektu pro r. 1924)

A more powerful model called the Big Chief came in 1923. Its engine had a very high power and a capacity of 1200 ccm



Na přelomu roku 1924/25 je uveden na trh model Prince 350 ccm ještě s klínovou nádrží

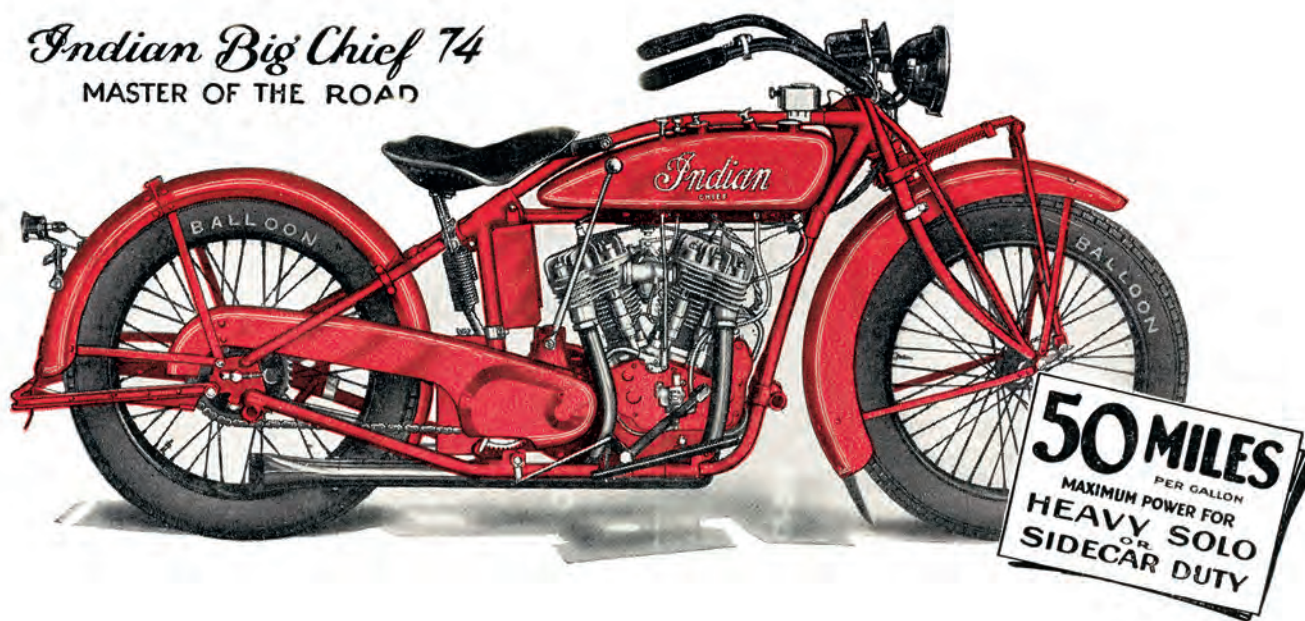
Very light and economical model Prince 350 was launched at the end of 1924. The SV engine had a capacity of 350 ccm



Současně s motory SV byl Prince nabízen i s motory 350 ccm OHV

The lightweight Prince model also had its more expensive and powerful version with a 350 ccm OHV engine

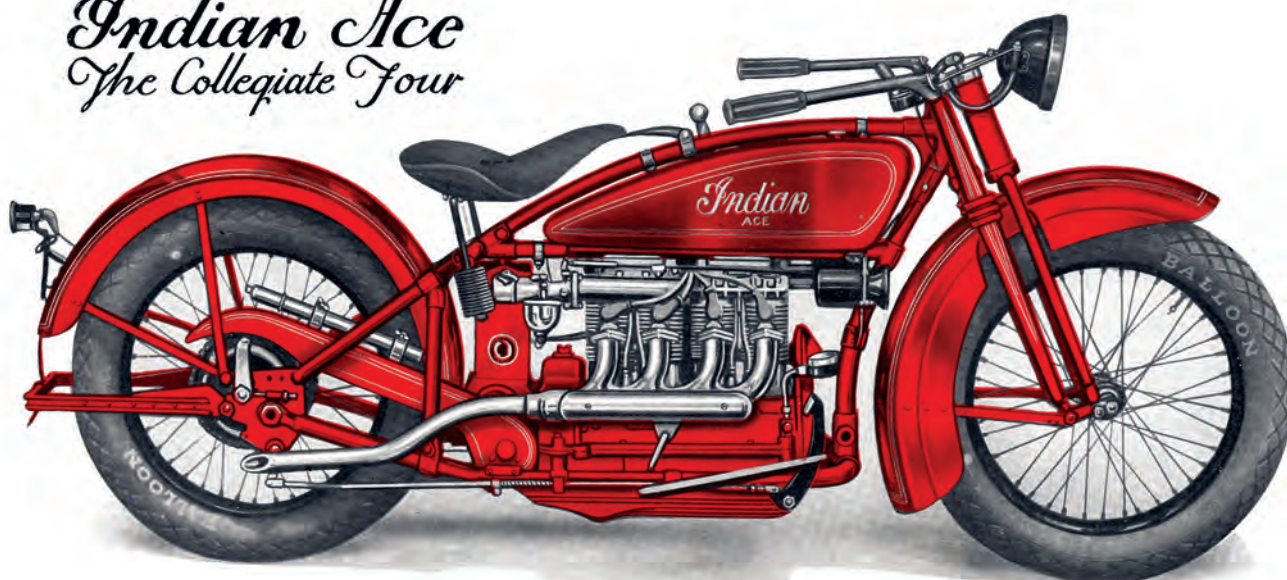
Indian Big Chief 74 MASTER OF THE ROAD



Od roku 1927 má Big Chief snímatelné hlavy a Chief již není v nabídce

The very fast and powerful Big Chief 1200 was significantly modified in 1927. From this year the cylinder heads began to be demountable separately. The offer of Chief 1000 was stopped this year.

Indian Ace *The Collegiate Four*



Díky akvizici firmy ACE je v roce 1928 nabízen první čtyřválec – Indian ACE

In 1927, another American motorcycle brand ACE was acquired. As a result, the first four-cylinder Indian ACE was launched in 1928

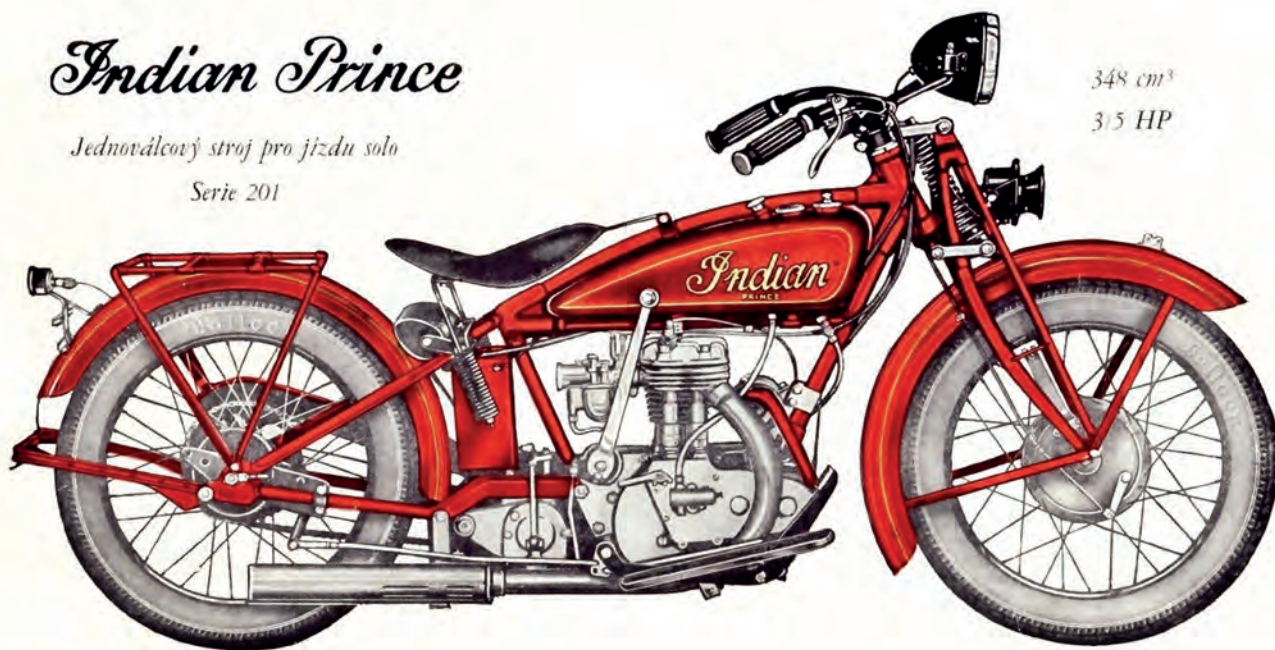
Indian Prince

Jednoválcový stroj pro jízdu solo

Serie 201

348 cm³

3.5 HP



Poslední model Prince z roku 1928

The last version of the light Prince from 1928

model Scout pro rok 1925 dostal nové snímatelné hlavy konstrukce Ricardo, které umožnily nejen zvýšení komprese, ale především lepší vyplachování válců. Všechny dvouválcové vidlicové modely měly dvojitě rámy a přední vidlice odpružené listovým pérem.

Nový model Prince dostal do vínku jednoduchý otevřený rám ve stylu anglické konstrukční školy a vahadlovou přední vidlici paralelogramové konstrukce a spolu s tím samostatně zavěšenou třístupňovou převodovku, spojenou s motorem řetězovým primárním převodem. V celém období produkce cestovních motocyklů (až do druhé světové války) se jednoválcový Prince stal výjimkou: pouze u něj firma Indian použila vedle standardního ventilového rozvodu SV i sportovní rozvod OHV s ventily v hlavě! Po vzoru motorů anglické firmy Velocette byl zkoušen i prototyp s rozvodem OHC.

Za vrchol motocyklové konstrukce byly v Americe považovány řadové čtyřválcové. Takový prestižní stroj ale firma Indian v programu neměla, a tak v průběhu roku 1926 došlo k rozhodnutí koupit obchodně neúspěšnou továrnu ACE s tím, že její řadový čtyřválec zařadí do své nabídky.

V průběhu roku 1927 byla výroba modelu Chief 998 ccm nahrazena novým modelem Scout Police, což byl standardní Scout, ale s motorem o objemu zvětšeném na 744 ccm (45 Cu.In.). Tento silnější Scout se stal postupně nejoblíbenějším modelem, zejména pro svoji rychlost a ovladatelnost. Nejsilnější model Big Chief 1206 ccm, inzerovaný především jako stroj pro těžkou službu se sidecarem, také konečně dostal snímatelné hlavy válců a byl přejmenován pouze na Chief – přestalo se užívat slovo Big.

V průběhu roku 1927 továrna uvedla na trh čtyřválcový model pod označením Indian ACE o objemu 1265 ccm (78 Cu.In.), s válci v řadě za sebou, který vycházel z původního stroje ACE, vyvinutého slavným americkým konstruktérem čtyřválcových strojů Williamem Hendersonem a modernizovaného Arthurem O. Lemonem. Stroj byl uveden do prodeje v prakticky nezměněné podobě včetně přední vidlice obdobné konstrukce jako H-D, ale s pomocnou vidlicí odpérovanou centrálním teleskopem.

Vzhledem k malé obchodní úspěšnosti modelu Prince skončila v roce 1928 jeho výroba a v roce 1929 se tento typ již pouze doprodával.



Nový majitel firmy Indian Paul DuPont (1930–1945) přispěl k používání palety barevných nátěrů

Paul DuPont, owner of the company from 1930 to 1945, contributed significantly to a wide range of different Indian motorcycle colours

Krize a oživení novými modely Junior a Sport

Velká průmyslová krize v letech 1929–1933 továrnu Indian velmi negativně zasáhla. V této době koupil firmu Indian podnikatel a velkovýrobce barev Paul DuPont, a proto vedle klasické indianské rudé začala být postupně nabízena širší paleta barevného provedení prodávaných modelů.

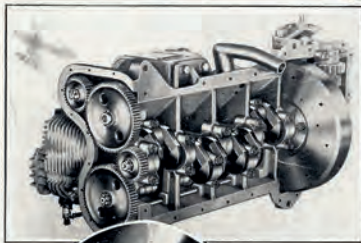
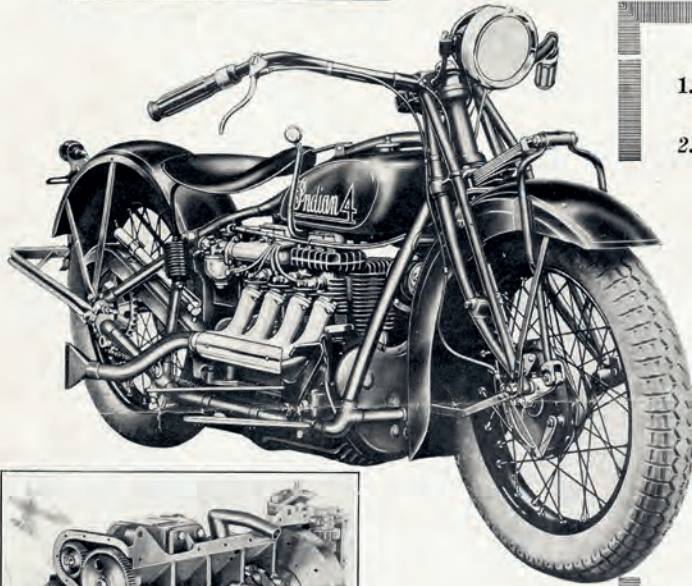
Toto období se dá charakterizovat tak, že co do inovativních nápadů, i ve 30. letech zůstalo staronové vedení firmy nadále velmi konzervativní a žádné dobou diktované rozhodnutí pro zavádění převratných konstrukčních řešení se nekonalo. Firma například ignorovala ve světě nastupující převahu

ventilového rozvodu OHV (ventily v hlavě) a to i navzdory tomu, že konkurenční Harley-Davidson v roce 1936 dominoval na trhu novým OHV modelem H-D 1000 ccm Knucklehead.

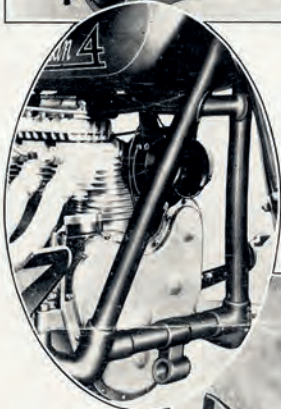
Další vývoj byl zaměřen, vedle modernizace vzhledu (půlené sedlové nádrže v r. 1932) a technického provedení (oběžné mazání v r. 1933), především na zlevnění výroby. Například zavedením primárního převodu vícenásobným řetězem v roce 1934.

V roce 1932, po skončení výroby modelu Scout 596 ccm, začala firma Indian připravovat nové modely, které co do koncepce podvozku konstrukčně vycházely z jednoválcového Prince, ale s výkonnějšími vidlicovými dvouválci. V provozu i v prodeji

Indian 4 Series 402, Improvements

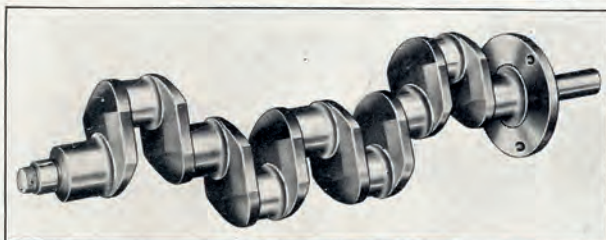


LEFT: View looking into the crankcase of the new Four. Note massive five bearing crankshaft and new bearing supports.



LEFT: The new double tube frame, showing strong triangular construction and heavy frame fittings.

BELOW: Close up of the new enlarged Parkerized tail pipe with new fish-tail silencer.

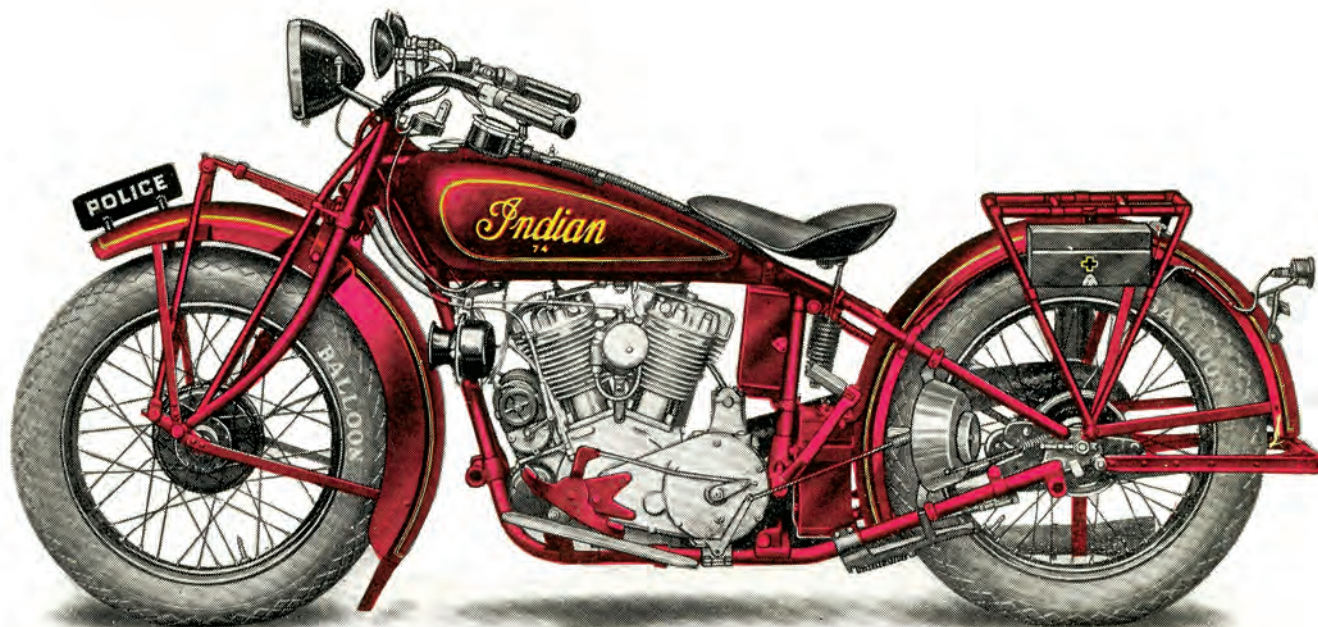


This is the rugged, massive crankshaft — with five main bearings larger than those offered in any four cylinder motorcycle now in production. Connecting rod bearings have also been increased.

1. Five main bearing crankshaft.
2. Crankshaft thrust washers eliminated.
3. Heavier crankshaft flange.
4. Added bearing supports in crankcase.
5. Oiling system improved — larger sump return opening insuring full oil pressure at top speed.
6. New, stronger, lightweight connecting rods. Babbitt bonded to rod and shims eliminated.
7. New frame with double front drop tube.
8. Centralized location of horn with new design horn bracket.
9. Larger, thicker Raybestos discs in clutch, insuring longer life.
10. Increased diameter of clutch plates giving better lasting qualities.
11. Clutch pressure plate assembled in unit without screw threads — needs no adjusting or servicing.
12. New distribution of clutch springs giving easier, smoother clutch action.
13. Easier, more positive gear shifting mechanism.
14. New exhaust manifold with larger tail pipe and fish tail silencer — back pressure relieved.

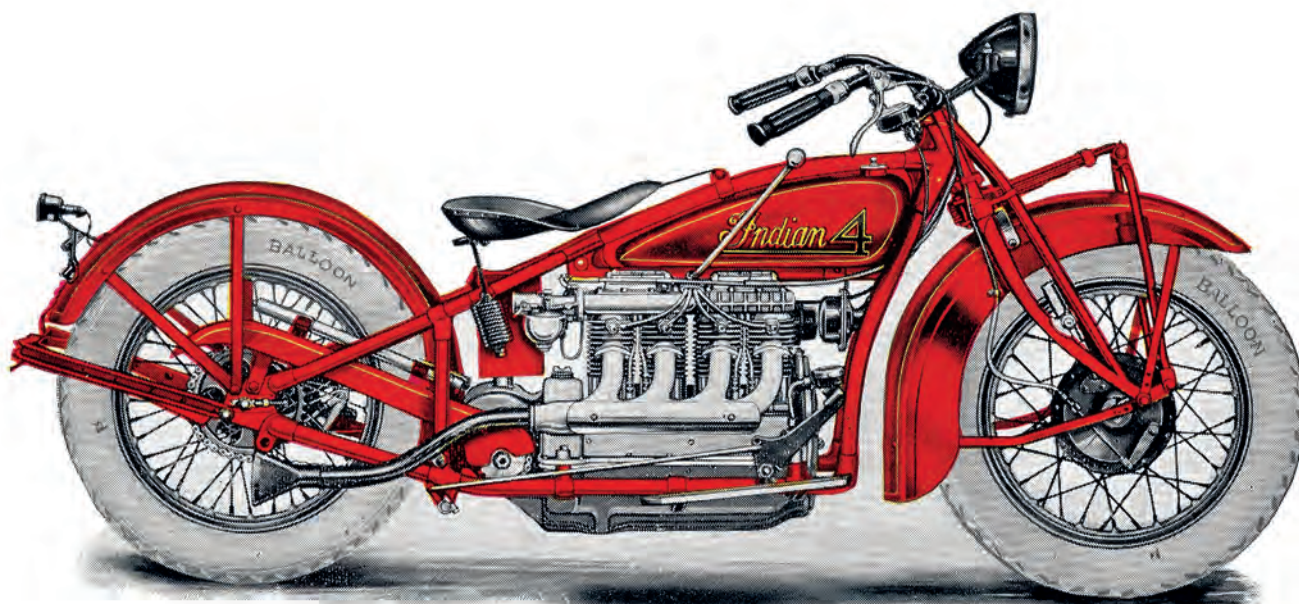
Z původního ACE se přes model 401 vyvinul modernizovaný typ 402 prodáváný mezi roky 1929 a 1931

The original ACE four-cylinder model has been gradually improved and upgraded through the 401 model line to the 402 that was sold in the 1930s



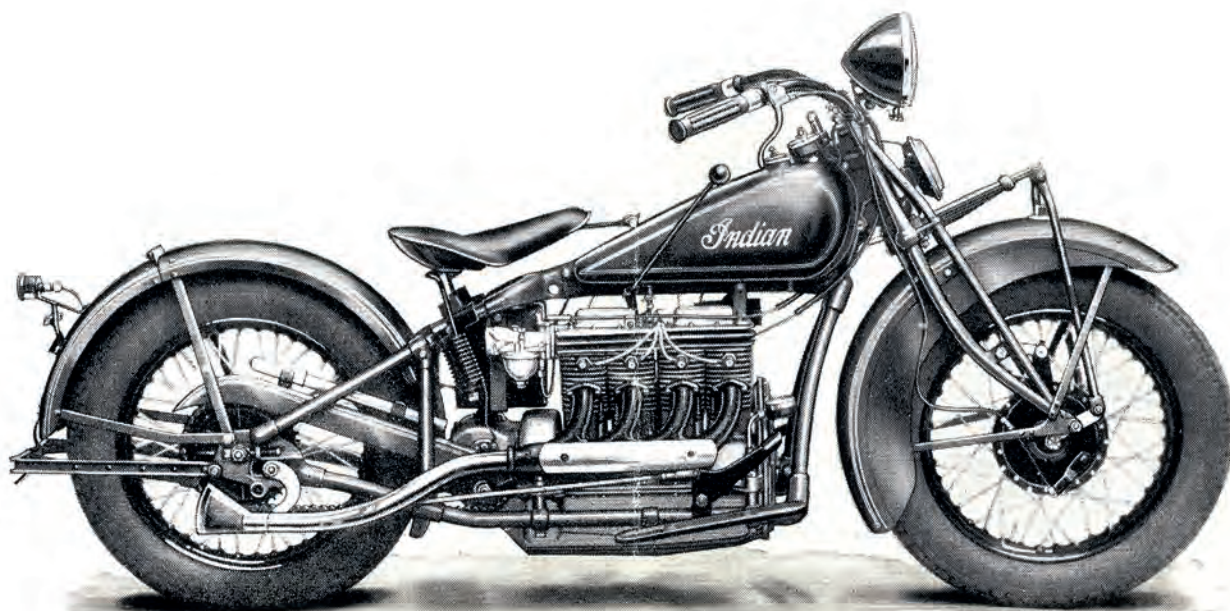
Chief 1200 ccm z roku 1930 měl litou půlenou hliníkovou nádrž (na obrázku s policejní výbavou)

The Chief 1200 of 1930 had a cast aluminium tank divided into two halves. Model on the picture is equipped with a special police kit



Indian 4 (Four) model 402 v provedení pro rok 1930

Luxury Indian 4 (Four), model for 1930 season



V roce 1932 dostaly všechny modely Indian půlené plechové nádrže a nový přední blatník, zde Indian Four model 433 z roku 1933

In 1932, all models of Indian motorcycle received a drop-shaped tin tank divided into two parts and a new front fender, here Indian Four model 433 from 1933

se v tomto lehkém podvozku zkoušely a ověřovaly dvouválcové motory modelů Scout Pony 498 ccm (30,50 Cu.In.) a Motoplane 744 ccm (45 Cu.In.).

Nakonec byly v roce 1933 zařazeny do velkosériové výroby dva nové modely s jednoduchým, dole otevřeným rámem, oddělenou převodovkou a paralelogramovou vidlicí se spirálovou tlačnou pružinou. Lehčí typ 498 ccm vycházející z Prince dostal jméno Scout Pony (později Junior Scout) a silnější model 744 ccm, který měl robustnější rám, přední vidlici i převodovku, byl pojmenován Motoplane, což ale bylo rychle změněno na Sport Scout.

Vedle těchto modelů zůstaly ve výrobě modernizované verze v dvojitéch uzavřených rámech: Scout (750 ccm) unifikovaný s modelem Chief 1206 ccm a čtyřválec, který od poloviny roku 1928 dostal charakteristickou indianskou přední vidlici s listovým pérem a spolu s ní nový název Indian 4 (Four).

V průběhu 30. let, v důsledku krachu na newyorské burze v r. 1929 a následné těžké světové krize, výroba Indianů ve Springfieldu začala stagnovat.

Roční produkce se scvrkla na pouhých několik málo tisíc kusů. Nejnižší výroba od roku 1906 (vyrobena 1698 kusů), která připadla na rok 1933, čítala pouhých 1667 motocyklů. V té době, celkem logicky, nedošlo ani k zásadnějším konstrukčním změnám. Až v letech 1940/1941 byly vedle hlubokých blatníků zavedeny u silnějších modelů i zadní kluzné teleskopy.

Druhá světová válka zastihla firmu Indian v silných a vleklých finančních potížích, především ale zcela nepřipravenou. Továrna nebyla schopna se ucházet o významnější podíl na armádních zakázkách. Jednak proto, že neměla připravené vhodné vojenské typy, jednak že nebyla schopná i to, co by armáda brala, vyrábět v požadovaných počtech a dodacích lhůtách. Mimo jiné sehrály roli i finanční problémy let 1929–1939, které řešila rozprodejem výrobního zařízení.

Takže pro armádu byly vyráběny zejména dva modely motocyklů, narychlo upravené z civilních typů, a zbylou část továrny začal využívat stát pro výrobu elektroniky (zejména vojenských radiostanic).