

THE WILD SCOUT

Indians Scout Sixty ist eigentlich ein klassischer, sanfter Cruiser mit langen Fendern. Doch mit gezielten Veränderungen kann sie auch ziemlich wild aussehen

TEXT UND FOTOS: CHRISTIAN HEIM





Auch wenn das Gelände überlicherweise nicht das Zuhause der Scout Sixty ist, der rohe Auftritt steht ihr dennoch ausgesprochen gut

Harley-Davidson ist schon lange nicht mehr der Platzhirsch und alleiniger Vertreter amerikanischer Motorradkultur, wenn man inzwischen untergegangene Marken mal außen vor lässt. Denn mit Tradition alleine ist mittlerweile auch kein Kunde mehr zu gewinnen. Seit der Übernahme der altherwürdigen Marke Indian durch den Polaris-Konzern kommt wieder frischer Wind in den Markt für Cruiser mit V2-Motoren.

Dabei sah die jüngste Vergangenheit für Indian Motorcycles nicht gerade rosig aus. Irgendwie hatte man sich immer wieder durch neue Eigentümer gerade so über die Runden gerettet, konnte aber dennoch an die glorreichen Zeiten des frühen 20. Jahrhunderts nicht mehr anknüpfen. Konzeptlos, ohne Linie und befeuert von S&S-Klonen, die mehr Schein als Sein wa-

ren, schien das Ende der einst strahlenden Marke gekommen.

Wurde nach dem Relaunch der Fokus auf die in den USA stark begehrten, schweren Cruiser gelegt, kam mit der »Scout« erstmals wieder ein Modell auf den Markt, das echte Performance liefern konnte. Mit der kleinen Schwester »Scout Sixty« hat Indian ein klares Statement in Richtung Milwaukee abgegeben und wildert fortan ungeniert im Revier von Harley-Davidsons Dauerbrenner Sportster herum. Hubraumtechnisch hat sie sich mit ihrem Ein-Liter-Motor genau zwischen der Sportster Iron 883 und der Forty-Eight platziert. Ihre Stärke ist vor allem der leistungsfähigere Motor, der nicht nur höher drehen kann, sondern mit 78 PS auch ordentlich Dampf hat.

Vielleicht war genau das bei dem Kunden, der in der Werkstatt von Simon's



Der Heckumbau ist alles andere als einfach und nicht mal eben im Vorbeigehen erledigt. Dass da viel Zeit und Aufwand drinstecken, zeigt sich erst bei genauerem Hinsehen



»Die Scout Sixty ist naturgemäß kein Schräglagenwunder, aber doch handlich und vor allem agil. Wenn es in den Kurven kratzt, lass kratzen. Das passt schon«

Custom im hessischen Viernheim vorbeischaute, der ausschlaggebende Kaufgrund. Auf jeden Fall aber wollte er unbedingt seine Indian Scout Sixty individualisiert haben. Sie sollte radikaler werden, wilder und vor allem weniger von einem Cruiser haben. Kein Problem für Stephan, wie der Customizer eigentlich heißt. Gezielte Änderungen an Heck und Frontend, andere Reifen, eine neue Lackierung und der schöne Kontrast aus schwarzen Anbauteilen gepaart mit dem weißen Lack, lassen die Scout Sixty in einem völlig neuen Look erstrahlen.

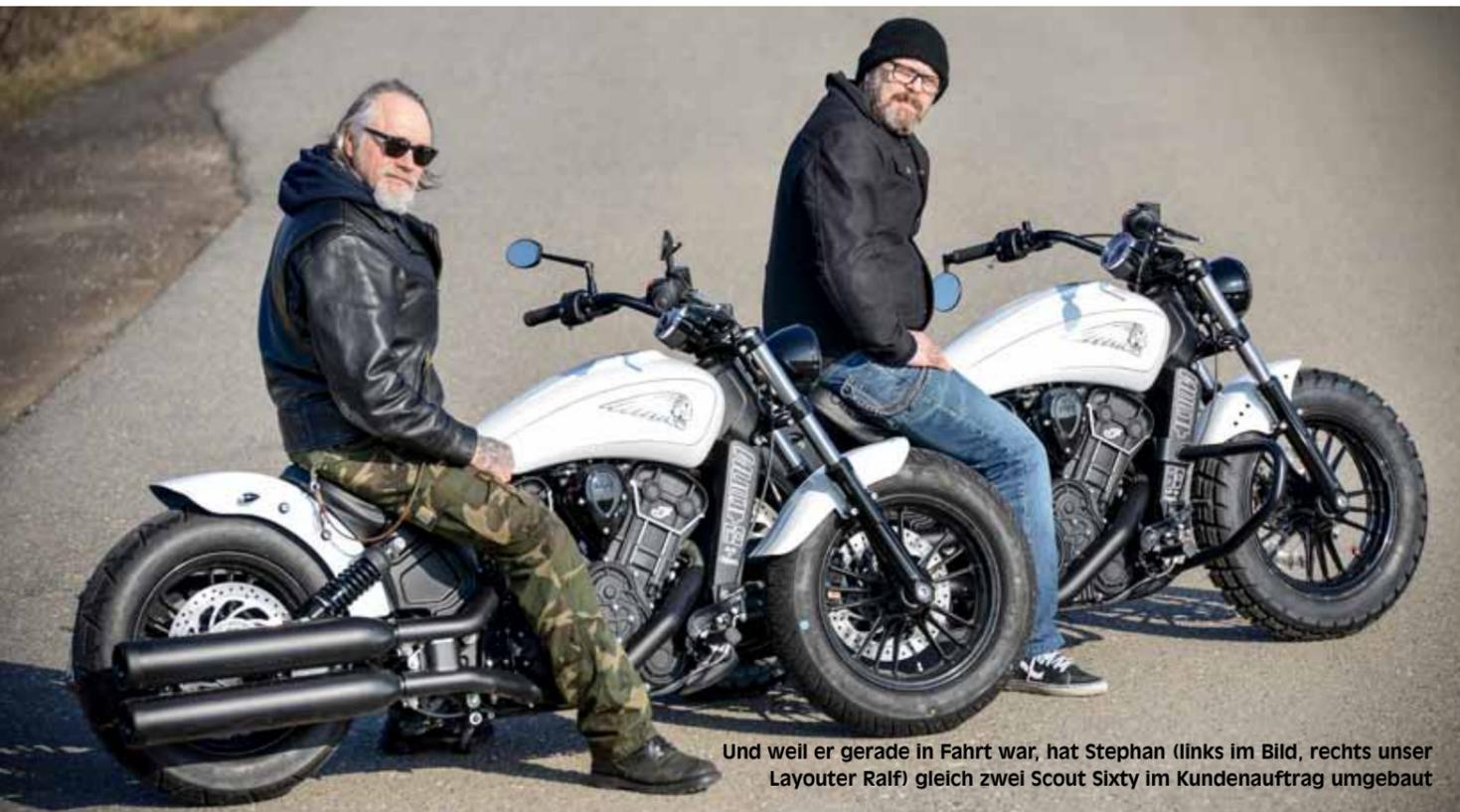
Nachdem wir eine Weile fachsimpelnd unsere Kreise um das Motorrad gedreht haben, fordere ich von Stephan den Schlüssel ein. Customizing hin oder her, aber fährt die Kiste auch so wie sie aussieht oder wird es eine Bestätigung der vielen Klischees mit



denen Custombikes noch immer zu kämpfen haben? Ich lasse mich in den Sattel fallen, strecke die Haxen aus, lege die Hände auf den Lenker. Ergonomisch fühlt sich das gut an. Schlüssel rein, starten und gleich mal die erste Enttäuschung schlucken: der Klang ist ziemlich dünn. Der V2 röchelt wie abgeschnürt vor sich hin. Aber hey, so wollen es die Vorschriften, versuche ich mir das schönzureden. Egal, so lange die Sixty ihre Qualitäten auf der Straße zeigt, soll es mir recht sein. Stephan brettert auf der zweiten Scout, die fast genauso aufgebaut wurde,

voraus, ich hinterher. Der erste Gang rastet satt ein, das geht butterweich. Doch beim Hochschalten bleibe ich an den Sturz- oder Schutzbügeln, oder wie immer sich das nennen mag hängen. Unpraktisch! Inzwischen ist Stephan aus meinem Blickfeld verschwunden und ich muss der Scout die Sporen geben. Hochdrehen kann sie ja. Bei viertausend Umdrehungen zieht das Teil noch einmal richtig an. Die siebentausend sind kein Problem. Freunde, da geht die Post ab. Eine Sportster macht da keinen Stich, dafür sind die Stoßstangenmotoren einfach zu träge.

Mit ihren 78 PS geht die Indian verdammt flott, da kommt richtig Laune auf. Die Einscheibenbremse mag zwar etwas bescheiden aussehen, hat die Sixty aber richtig gut im Griff. Selbst die grobstolligen Bates-Reifen trüben das Vergnügen nicht, auch wenn sie zu Beginn etwas gewöhnungsbedürftig sind. Zum Glück hat Stephan das Fahrwerk nicht zu hart abgestimmt, was das Bike durchaus vertragen hätte. Aber so bleibt wenigstens ein Rest an Komfort, damit am Ende des Tages der verlängerte Rücken nicht meckert und einem die Laune verleidet.



Und weil er gerade in Fahrt war, hat Stephan (links im Bild, rechts unser Layouter Raif) gleich zwei Scout Sixty im Kundenauftrag umgebaut



Weniger Bügel und mehr Auspuff, das wär's gewesen. Doch erlaubt ist, was gefällt, und das entscheidet am Ende immer der Besitzer



Detailarbeit: Die Löcher im Fender haben keine Funktion, sehen aber cool aus (oben). Die Rahmenunterzüge kaschieren geschickt den Kühler (links). Lenkerendenspiegel für »Rück-Sicht«



TECHNO

INDIAN SCOUT SIXTY | BJ. 2016
ERBAUER: SIMON'S CUSTOM
BESITZER: BRUNO MOCK, MICHAEL MÜLLER

ORIGINALBIKE



Beim Blick aufs Original wird deutlich, wo der Umbau ansetzt – das Heck ist der Knackpunkt

MOTOR

Flüssigkeitsgekühlter V-Zweizylinder-Viertaktmotor, dohv-Vierventiler, 999 ccm (Bohrung/Hub 93 x 73,6 mm)

Zylinder	OEM
Kolben	OEM
Nockenwelle	OEM
Luftfilter	OEM
Zündung	OEM
Auspuff	OEM, schwarz gepulvert
Getriebe	Fünfgang
Sekundärtrieb	Zahnriemen
Leistung	78 PS bei 7300 /min
Drehmoment	88,8 Nm bei 5600 /min

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, modifiziert, Fahrwerk tiefergelegt

Gabel	OEM
Stoßdämpfer	OEM, angepasst
Schwinge	OEM
Räder	vo. Gussspeichen, 3,5 x 16 Zoll
.....	hi. Gussspeichen, 3,5 x 16 Zoll
Reifen	Bates Baja
.....	vo. 130/90-16, hi. 150/80-16
Bremsen	vo. 298-mm-Scheibenbremse
.....	hi. 298-mm-Scheibenbremse

ZUBEHÖR

Tank	OEM
Sitzbank	Simon's Custom/Polsterei Müller
Heckteil	Simon's Custom
Schutzbleche	Simon's Custom
Scheinwerfer	OEM, höher gelegt
Rücklicht	3-in-1-Kombination
Elektrik	geändert
Lackierung	Chiko's Pinstriping

METRIE

Leergewicht	246 kg
Radstand	1562 mm

INFO

Simon's Custom
Werner-von-Siemens-Str. 2
68519 Viernheim
© (06204) 6014055
www.simonscustom.de

»» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + knackig kurzes, sportliches Heck
- + drehfreudiger, kräftiger Motor
- + straffes Fahrwerk mit guten Bremsen und optisch brachialen Stollenreifen
- dünner, zugeschnürter Sound
- überflüssige Sturzbügel
- Spiegel stören beim Einlenken