
Fahrvorstellung Indian Challenger: Starker Herausforderer

Von Daniel Riesen

Lange hatte die amerikanische Art des Motorradreisens etwas ausgesprochen geradlinig Gemütliches an sich. Highways bis zum Horizont, Tempolimit 55 oder 65 mph (88 oder 102 km/h) und fahren bis der Tank leer ist. Dafür eigneten und eignen sich die großen, luftgekühlten V2 mit ihren ruhig stampfenden Stößelstangen wunderbar. Was aber, wenn man die kurvige Highway No 1 in Kalifornien schwungvoll genießen möchte, ein Konvoi von Campervans aber Sicht und freie Fahrt behindern? Oder ein Traktor in der Eifel oder die Familienkutsche im Schwarzwald? Da hilft nur gutes Timing und kräftiger Schub. Genau für solche Fälle bietet Indian nun eine eigenständige Lösung. In Form der Challenger.

Es handelt sich um den ersten amerikanischen V2-Cruiser (oder genauer gesagt Bagger) mit über 100 PS. Flüssigkeitskühlung, obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder und eine vergleichsweise kurzhubige Auslegung bringen den Power Plus genannten Motor in Form. Mit ihren 122 PS (90 kW) ritzt die Challenger gar die Sphären einer BMW RT. Der Vergleich mit dem Boxermobil hinkt dann aber doch, weil das Ami-Eisen trotz Alu-Rahmen mit 381 Kilogramm fast einen Zentner mehr wiegt als der bayerische Sporttourer.

Die neue Indian gehört der Gattung der Bagger an, die sich in Gewicht, Wetterschutz, Koffervolumen und Look deutlich von den vollverschalteten Full-Dressern unterscheiden. Die Bagger wirken durch ihre klare Linie (vorn hoch, hinten niedrig) dynamischer und sind es auch. Schließlich ist ein gut gefülltes Topcase der Feind jeder sportlichen Handling-Idee. Darum kann man eine Bagger als Sporttourer unter den amerikanischen V2-Cruisern sehen.

Beim Mitbewerber aus Milwaukee gibt es die Road Glide, und genau an dieser Harley-Davidson mit der Haifisch-Verkleidung nimmt Indian mit der Challenger Maß. 122 PS und 178 Newtonmeter Drehmoment – das ist die neue Benchmark. Und die verfehlt der „Milwaukee Eight“ genannte Stößelstangen-V2 der Road Glide mit 90 PS deutlich und mit 163 Nm ein bisschen. Wie stark dieses Leistungsplus dem Herausforderer (nichts anderes bedeutet Challenger) im Ringen um Marktanteile mit dem Platzhirsch hilft, wird sich noch erweisen müssen.

Fahren jedenfalls tut er sich klasse und bietet drei Fahrmodi, geht aber auch im direktesten Modus Sport so weich ans Gas, dass man dabei bleibt. Der V2 dreht knurrig hoch und überzeugt mit zügigen Ampelstarts und souveränen Überholmanövern. Das Fahrwerk hält das Niveau des kräftigen Motors. Der mächtige (und doch fast unsichtbare) Alu-Rahmen garantiert Stabilität, die von guten Fahrwerkskomponenten (KYB vorn, Fox hinten) nicht gestört wird. Auch im Eilmodus über wellige kalifornische Nebenstraßen gibt es nichts zu meckern. Nur: ein Handlingwunder ist auch ein moderner Bagger nicht. Einlenken in die Kurve mag leicht und sehr neutral von der Hand gehen, doch direkt aufeinander folgende Schräglagenwechsel erfordern Einsatz und brauchen ein Weilchen. Dabei hilft natürlich der schicke 19-Zöller vorn mit seiner Schwungmasse auch nicht.

Im engagierten Einsatz lernt man die eigens für die Challenger feingearbeiteten Metzeler CruiseteC zu schätzen, die Rückmeldung und Vertrauen schenken. Das Gripniveau wird zumindest auf trockener Fahrbahn durch die – durchaus ordentliche, aber beschränkte – Schräglagenfreiheit der Challenger ohnehin nicht hart geprüft. Sollte es doch brenzlig werden, stehen Traktionskontrolle und Kurven-ABS von Bosch bereit.

Auch sonst ist die Traditionsmarke technologisch im Hier und Jetzt unterwegs. Bis man sämtliche Möglichkeiten des Bluetooth-fähigen Infotainmentsystems im Griff hat, werden vermutlich einige Monde vorübergezogen sein; wohlgemerkt, die Bedienung ist durchaus einleuchtend konzipiert. Platz ist im großen, gut lesbaren und berührungsempfindlichen 7-Zoll-Bildschirm genügend, das reicht für übersichtliche Navigation oder diverse Split Screens.

Doch das alles – knackig-souveräner Motor, solides Fahrwerk und digitale Vollständigkeit – würde nicht genügen, wenn die Challenger in der Kernkompetenz jedes Langstrecklers patzte, beim Komfort. Nach gut 450 Meilen durch Kalifornien darf man guten Gewissens betonen: tut sie nicht! Eine klassische Cruiser-Sitzposition auf nicht zu weicher, aber geräumiger Sitzbank bietet die Basis fürs stressfreie Kilometerfressen, dank der Trittbretter lässt sich die Sitzhaltung variieren. Hinten ist die Sitzbank Bagger-typisch eher knapp bemessen; für lange Strecken sei die Sissy-Bar deshalb unbedingt empfohlen.

Der Windschutz der Passagiere ist nicht so vollständig wie auf den Full-Dressern, aber ausreichend. Arme und Knie liegen halt im Luftzug. Die Windschutzscheibe bietet in der niedrigsten Stellung freie Sicht auf kurvigen Asphalt, macht aber hochgefahren ihrem Namen bis zum Scheitel Ehre. Der Tempomat macht Autobahnabschnitte erträglicher, und auch das sehr sämig zu schaltende Getriebe fördert das ermüdungsfreie Reisen. Anstrengend wird's mit der Challenger eigentlich erst, wenn man sie in die Garage schieben will. Ein Pfund bleibt ein Pfund.

Die Indian Challenger ist in Deutschland zum selben Preis von knapp 31 000 Euro als Limited (mit verchromten Zylinderköpfen und ebensolchen Auspuffrohren) oder als Dark Horse (selbsterklärend) ab März 2020 erhältlich. (ampnet/dan)

Daten Indian Challenger

Motor: 60-Grad-V2, 1768 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 90 kW / 122 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 178 Nm bei 3800 U/min
Höchstgeschwindigkeit: k.A.
Beschleunigung 0 - 100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Zahnriemen
Tankinhalt: 20,8 Liter
Sitzhöhe: 672 mm
Gewicht: 381 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: k.A.
CO2-Emissionen: k.A.
Bereifung: 130/60 B 19 (vorne), 180/60 R 16 (hinten)
Preis: 30.890 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian/Barry Hathaway



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian



Indian Challenger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Indian
