

---

## Praxistest Indian Super Chief Limited: Häuptling mit zwei Seelen

Von Torsten Thimm, cen

Indian geht unter der Führung des Polaris-Konzerns ganz eigene Wege. Die Modelle besitzen optisch viele klassische Akzente, die an die Historie der Marke anknüpfen. Dabei kommt bei der Chief-Baureihe noch eine gehörige Portion Selbstbewusstsein hinzu. Der luftgekühlte Thunderstroke-116-V-Twin ist das Herz der von uns gefahrenen Chief Limited und wird von einem eigenständigen Rahmengeflecht umschlossen. Zusammen mit dem straffen Fahrwerk ergibt das eine in dieser Klasse einzigartige Fahrmaschine mit zwei Seelen.

Der dunkelrote Metalliclack und das Chrom schimmern um die Wette, während die LED-Technik und das Keyless-Go-System sowie der wartungsarme Zahnriemenantrieb für den nötigen Schuss Modernität stehen. Der sonor klingende Twin schöpft aus rein rechnerischen 1901 Kubikzentimetern Hubraum – Indian selbst gibt 1890 ccm an – zwar „nur“ 88 PS, stemmt aber gewaltige 162 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle.

Schaltet sich das Sechs-Gang-Getriebe zu Beginn der Fahrt, bei kaltem Motor, noch ein wenig hart, ändert sich diese Charaktereigenschaft mit steigender Motortemperatur recht zügig. Die Gänge flutschen. Die Kupplung der Indian ist zwar leichtgängig, aber als Handhebel ist nur die nicht einstellbare Standardware montiert. Die Hebel stehen zudem recht weit ab, was Leuten mit kleinen Händen nicht wirklich Freude machen dürfte.

Der ebenfalls vorhandene Tempomat indes und die drei Fahrmodi (Standard / Tour / Sport) funktionieren superb. Wobei man beim Switch von Normal auf Tour nur wenig Veränderungen spürt. Beim Anwählen des Sportmodus ist allerdings durchaus Vorsicht geboten, denn wer zuvor die ganze Zeit gemütlich vor sich hingerollt ist, wird in dieser Stufe beim Gas anlegen mit echten „Bad Ass“-Allüren überrascht. Hier stößt die Super Chief förmlich in eine andere Dimension vor.

Apropos Dimensionen. Es ist toll, dass Indian in Sachen Windshield verschiedene Fahrerstaturen im Auge hat. Gleich sechs verschiedene Scheibengrößen sind lieferbar und lassen sich kinderleicht montieren.

Das wahre Gefühl für die Chief kommt beim Cruisen auf der Landstraße auf. Da zeigt sie, dass man auch mit Trittbrettern durchaus sportliche Kurvenradien fahren kann, ohne dass es sofort schrabbt oder kratzt. Sie folgt dank ihres straff abgestimmten Fahrwerks zielgenau der erdachten Linie. Das Herausbeschleunigen aus der Kurve wird vom wuchtigen V2-Sound begleitet und sorgt für die richtige Portion Emotion.

Das im Durchmesser zehn Zentimeter große Farb-TFT, von Indian „Ride Command“ genannt, lässt sich per Bluetooth mit dem Smartphone koppeln und hat eine integrierte Turn-by-Turn-Navigation. Dabei lässt sich das Cockpit intuitiv wechselseitig über drei Tasten an der linken und rechten Schalterarmatur der Maschine bedienen oder auch, leider etwas fummelig mit Handschuhen, direkt am Instrument. Die übrigen Schaltereinheiten präsentieren sich aufgeräumt. Nur die vordere Bremsleitung ist recht ungünstig über das seitlich angebrachte Lenkradschloss verlegt, was das Abschließen etwas fummelig gestaltet.

Auch einige Teile der Elektronik (Laderegler) liegen mehr oder minder ungeschützt im Schlagbereich hinterm Vorderrad. Und wer bei den wertig anmutenden Ledertaschen auf ebenso wertige Verschlüsse hofft wird leider durch Plastikclicks à la Scout-Schulranzen etwas enttäuscht. Das ist zwar heute fertigungstechnisch nicht mehr unüblich, passt aber so gar nicht zum sonst wertigen Auftritt der Maschine mit ihren Metalldeckeln, metallenen

---

Fendern und dem wunderschön gemachten Motor.

Nicht nur optisch hebt sich die Chief von der Masse ab. Der Häuptling vereint auch noch wunderbar zwei Seelen. Denn zum einen ist er mit seinen Satteltaschen und einer Rolle auf dem Heck der perfekte Tourenbegleiter. Auf der anderen Seite ist da dieser, nennen wir es mal, krasse Sport-Modus und das straffe Fahrwerk bestehend aus einer nicht einstellbaren 46er-Gabel sowie zwei in der Federspannung einstellbaren Federbeinen am Heck, welche die Indian mit etwas Fantasie zum Wild-Horse-Bobber machen, mit dem man am liebsten am nächsten Drag-Race teilnehmen möchte. Diese Kombination übt eine besondere Faszination aus. Ich war schon immer lieber Indianer als Cowboy. (aum/tt)

---

## Bilder zum Artikel



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm

---



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

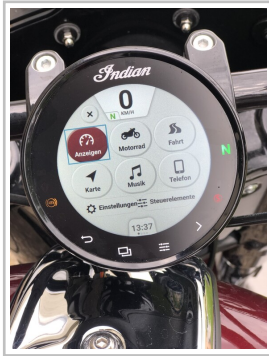
Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm

---



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm



Indian Super Chief Limited: Die Plastikverschlüsse der Satteltaschen wirken billig.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Torsten Thimm

---