

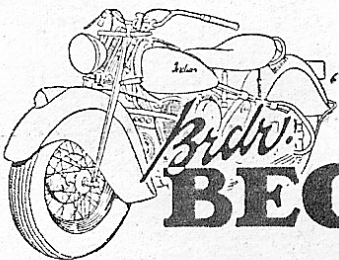
Bobbere, choppere, originalitet og moderniseringer

Dette lille indlæg kom jeg på, fordi jeg under oprydning, faldt over nogle gamle chopper-tegninger samt en ret dårlig kopi fra aprilnummeret af Skandinavisk Motor Journal 1948. Her beskriver SMJ-journalisten en modernisering af en 1929 Indian Scout foretaget af Helge Bech, som var halvdelen af Indian-importørerne Brdr. Bech. Selve artiklen finder du nederst på siden.

== NYE KARBURATORER ==

Indian Reservedele . Cylinder-
udslibning . Krumtaplejer rep.
Stempelringe . Kickstartfjedre
Tandhjul . Kædehjul . Lygter
Akkumulatorer . Lyddæmpere
Tankdæksler . Gummihand-
tag Svejsning af Krumtap-
huse og Gearkasser

★ for **INDIAN**
★ og **HARLEY DAVIDSON**




BECH
Autoriseret INDIAN Forhandler

TAGA 9926
TAGENSVEJ 101
KØBENHAVN N.

1949 annonce

Motorcykle-Værksted
Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG Udstyr
Aut. Indian-forhandler



BECH

Tagensvej 101 . Taga 9926

1951 annonnce

Som i mange andre af livets "store" spørgsmål deles vandene i mc-kredse, når der ændres på originale motorcykelkonstruktioner.

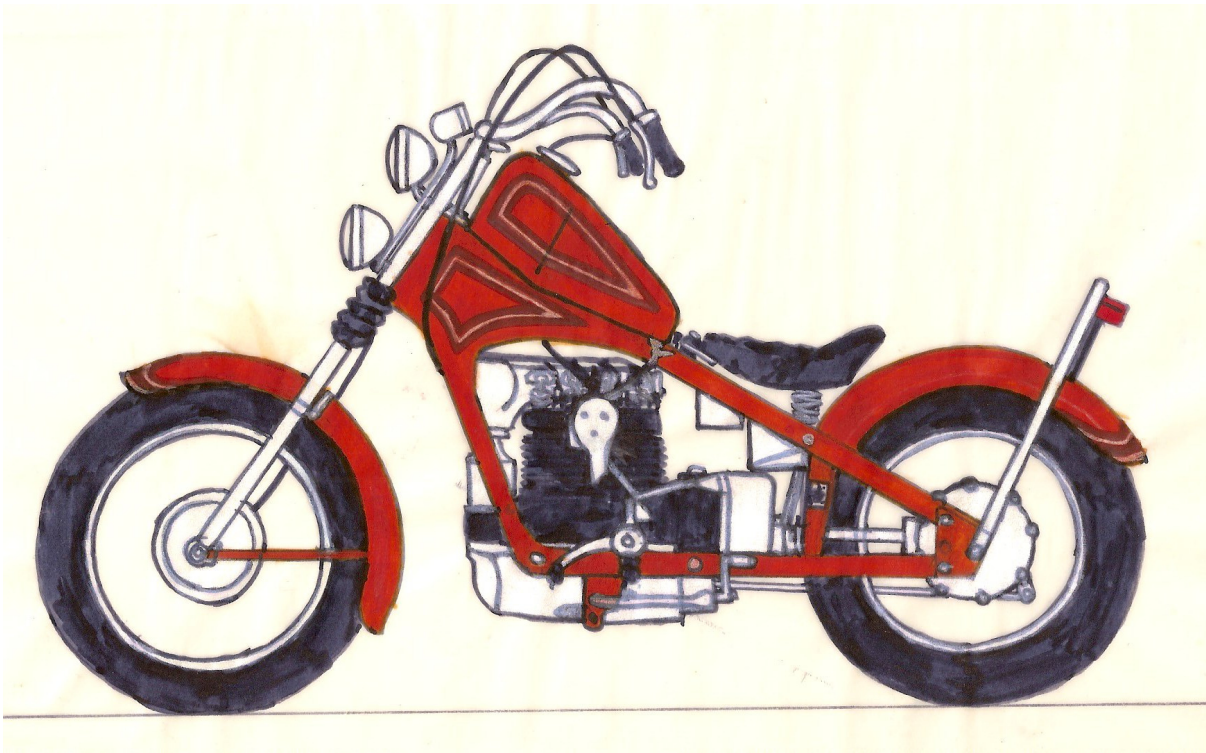
Mange holder stejlt på originalitet, når det gælder deres maskiner, mens andre kan lide at sætte personligt præg på køretøjet.

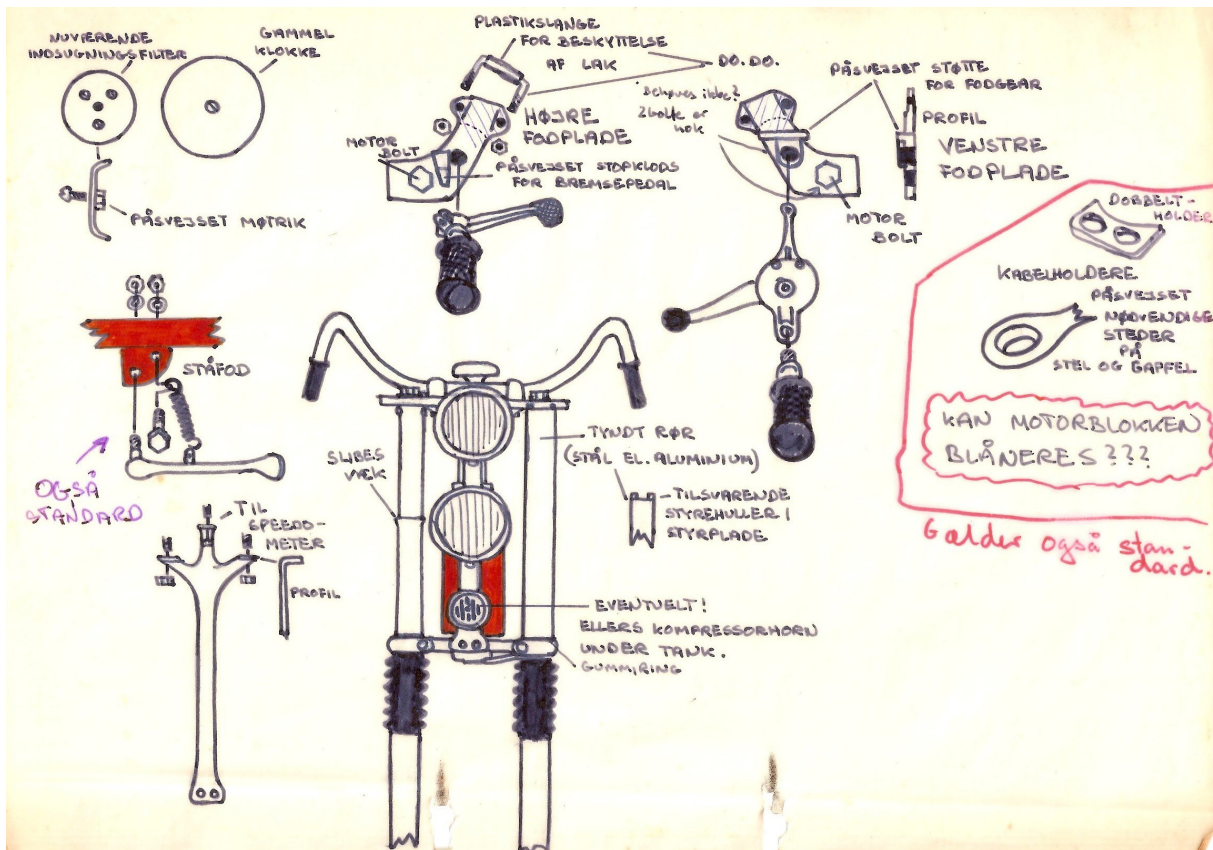
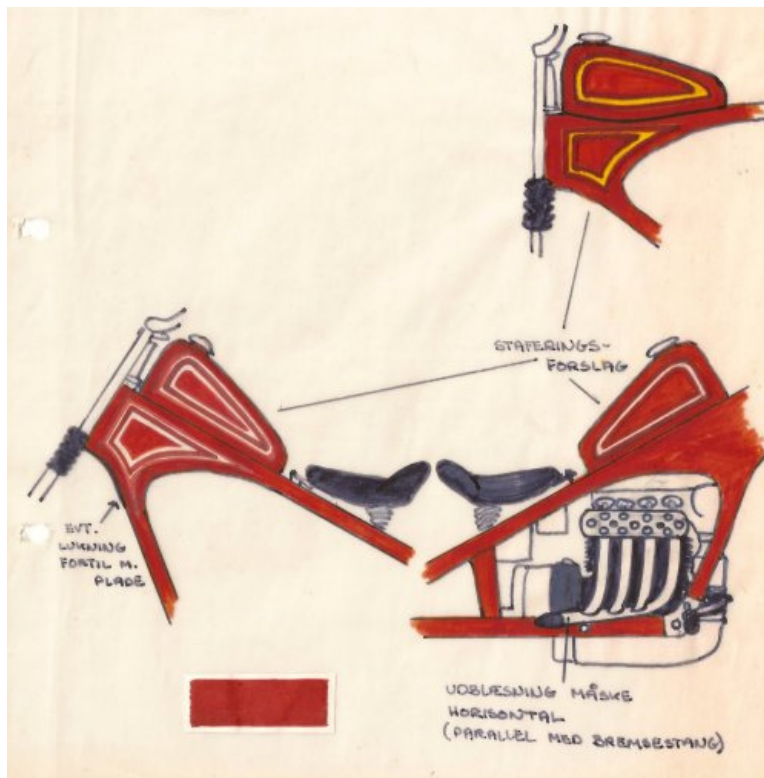
Hvad er rigtigt og hvad er forkert? Efter min mening er begge dele rigtigt. Det er skønt at se helt originale cykler, men ligeså skønt er det at se opfindsomheden udfolde sig på de gamle maskiner. Skulle man i gamle dage bygge en "racer" demonterede man jo mange af de originale dele for at sætte maskinen op til større krav om fart, acceleration og manøvreduktighed. Disse racerombygninger har helt sikkert inspireret mange ejere til at "style" deres maskiner, så de kom til at se heftigere ud.

Det startede med bobbers, hvor de dele som ikke indikerede fart og acceleration blev fjernet fra motorcyklen, hvorved vægten af cyklen blev reduceret.

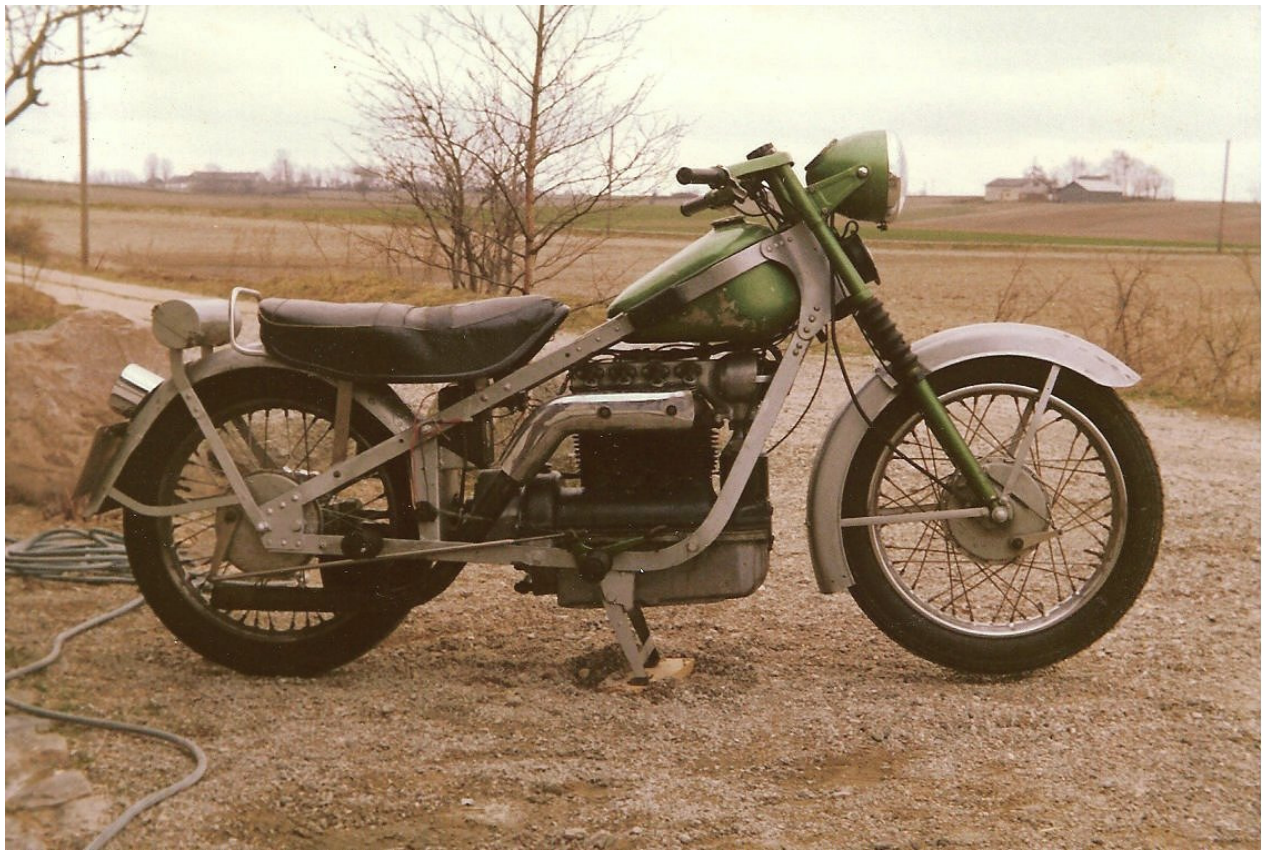
I slutningen af 60'erne tog chopperne over, og da jeg købte mit første nummer af "Big Bike Magazine" i 1970 var jeg solgt. Jeg blev abonnent på bladet i mange år, og havde store planer om at choppe en motorcykel. I de år kørte jeg Nimbus og jeg tegnede flere løsninger på at "amerikanisere" min danske motorcykel.

Nedenunder er nogle mine gamle tegninger til en chopper- Nimbus.





Dengang kunne jeg hverken svejse eller lakere, så drømmene forblev på tegnebrættet, og det var måske klogt nok!?



I en kort periode i 70'erne ejede jeg denne Nimbus med fastmonteret twinsadel, og jeg kan huske, at jeg jævnligt fik banket nyrerne op i nakken, da der kun var affjedring i forgaflen, så hvis chopperdrømmen var blevet til virkelighed, havde jeg måske været nødt til at få et par transplantationer gennem årene.



Her er et foto af Kim Schoeler's bobbede Nimbus, som er ret vellykket.

Bemærk den affjedrede sadel. – Klog mand.

Læs mere: <http://www.pipeburn.com/home/tag/bobber>

Ved ændringer af originalitet er det vigtigt for *mig*, at opskriften "less is more" overholdes, så cyklen beholder sine oprindelige former, men er plukket for alt overflødigt - gjort enkel - og kun monteret med et minimum af "nye" dele.

Herunder er et par eksempler, som falder i min smag.



<http://geekbobber.blogspot.dk/2011/12/chief-bobbers.html>



<http://www.chopperdaves.com/bikes/ind.html>



<http://www.speedzilla.com/forums/street-track/41173-bobbers-3.html>



<http://www.dirtybobbers.co.uk/forum/index.php?topic=224.0>



http://www.motor-forum.nl/forum/list_messages/103675/78/Bobber-pics-deel-2-79.html



http://www.motor-forum.nl/forum/list_messages/103675/78/Bobber-pics-deel-2-79.html

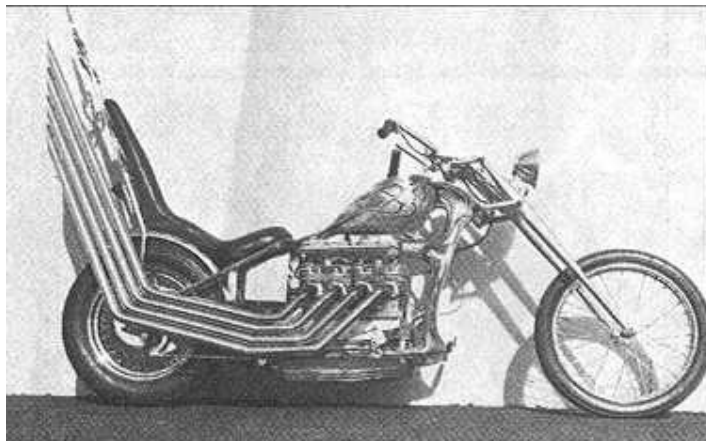


<http://48chief.blogspot.dk/2012/10/chief-bobber.html>



http://pigfootnbeer.blogspot.dk/2010_01_01_archive.html

...og så kom chopperne



1939 Indian Four

<http://www.chopperdaves.com/articles/mag3.html>



<http://www.chopperdaves.com/articles/mag3.html>



<http://belinfante-indian-motorcycles.blogspot.dk/2009/08/1936-1937-indian-chiefs1929-101-scout.html>



http://www.roadratroberts1.bravepages.com/Back_Patches1.htm

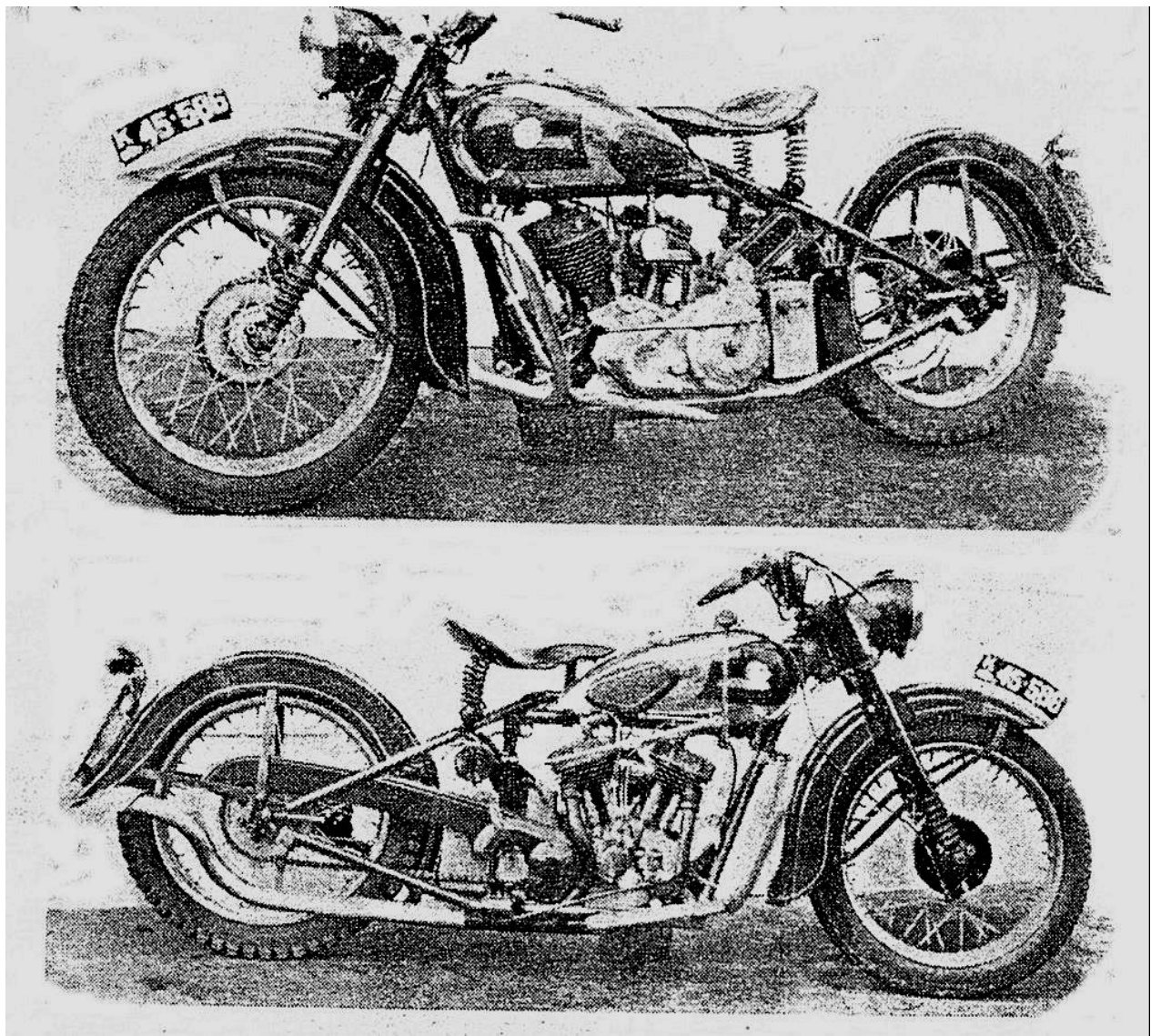


<http://www.nationalmcmuseum.org/steve-mcqueens-1947-indian-chief-chopper/>

Dette er en original 1929 101'er, mage til den Helge Bech moderniserede.



<http://www.motorcyclemuseum.org/asp/classics/bike.asp?id=19>



Teksten i artiklen lyder:

”Helge Bech, medindehaver af firmaet Brdr. Bech, har med stort held moderniseret en ”Indian Scout” fra 1929, således at den i dag fremtræder som en fuldt moderne maskine.

Det øverste tankrør er forandret i længde og facon, således at der er blevet plads til en ballontank fra en Ariel 1938. Samtidig er kronhovedet sænket, og en teleskopforgaffel fra en B.M.W. er påmonteret. Forhjulet er det originale, men er nu forsynet med 19” fælg, ligesom også forskærmen er den oprindelige, medens bagskærmen har undergået en væsentlig forandring ved at blive lukket og gjort strømlinet med et ekstra påvejset stykke.

Motoren er der ikke gjort noget ved bortset fra en hovedreparation med Hepolyte stempler. Magneten er fjernet og erstattet med batteritænding af Bosch fabrikat.

Strømfordeleren er monteret på en forlængelse af knastakslen, og spolen ligger på magnetens plads. Svinghjulet stammer fra en model 1934.

Gearkassen er den originale, men gearstangssystemet er lavet om efter samme system, som findes på Indians modeller for 1948. Styret er også forandret i form og længde og fremtræder nu som et moderne sportsstyr.

Maskinen ser på ingen måde hjemmelavet ud, men bærer tværtimod præg af usædvanligt håndværk og teknisk dygtighed. Det har selvfølgelig taget mange timers arbejde at lade en Indian fra 1929 springe 19 år frem i tiden, og skulle arbejdet betales,

ville det blive en kostbar historie, hvorimod de direkte udgifter ikke har været overvældende i forhold til resultatet.”

Så selv om Helge Bech har haft adgang til de nyeste modeller, havde han åbenbart kriblen i fingrene for at skabe sin helt egen maskine – ligesom mange af os har det i dag.

Hilsen
Thomas Jensen