



Indian Scout Bobber (2018)

- Fahrbericht aus MOTORRAD 23/2017 -

Indians Scout-Familie erhält Zuwachs. Ihr zur Seite steht nun die Bobber. Technisch fast identisch, optisch reduzierter, Schwarz dominiert. Genug für ein neues Fahrerlebnis?

Seit Erscheinen ist die Indian Scout so etwas wie das Fahrdynamik-Versprechen im Cruisersegment. Aus etwas mehr als 1100 cm³ entwickelt der Indian-Zweier 95 flotte Ponys, die bei 8000/min für zügigen Vortrieb sorgen. Das klingt nach Drehfreude, nach Rasanz und so gar nicht nach einem Motorrad im „Long and low“-Format. Und doch gibt diese Formel Indian recht, weil die Scout bollernd antritt und ebenso lustvoll ihre dynamischen Gene auslebt.

Mit dieser Zwei-in-eins-Charakteristik steht die Scout ab sofort nicht mehr allein im Indian-Programm. Rund um den famosen Ami-V2 und das Alu-Stahl-Fahrwerk stricken die Indianer aus Iowa ein neues Modell, die Indian Scout Bobber. Die rollt gemäß den Vorgaben für diesen Cruiser-Typ etwas reduzierter aus den Werkshallen. Heißt konkret: Vorne deckt das 130/90-Vorderrad im 16-Zoll-Format nur noch ein knapper Fender ab, hinten sieht es rund um den 150/80-16-Zoll-Pneu ähnlich aus. Das Heck-Schutzblech der Bobber fällt so kurz aus, dass ein extra Alu-Rahmen als Kennzeichenträger erhalten muss. Aus den barocken Formen der Scout entstanden für den Bobber knappe Bikini-Teilchen. Dazu kommt noch eine Rastenanlage, welche die Füße 38 Millimeter weiter hinten und etwas weiter außen platziert. Und auch der geschwungene Cruiser-Lenker ist Geschichte. Sportlich nach vorne zieht ein breiter Dragbar nun den Fahrerrücken, greifen die Hände zur zart gekröpften Lenkstange. Dem puren Understatement frönt die Bobber bei der Farbauswahl. Zwar gibt es fünf verschiedene Kolorierungen, Motor, Rahmen, Abgasanlage, Spiegel und weitere Anbauteile verzichten aber auf Buntes, erklären Schwarz zur Maxime. Der letzte Unterschied zur Scout betrifft die Federbeine hinten. Aus ehemals 76 Millimeter Arbeitsweg wurden fünf Zentimeter bei der Bobber. Ob das die Bandscheiben mögen? Die kurvigen Straßen rund um Cannes in Frankreich müssen den Beweis liefern.

Wie von selbst findet der Hintern auf dem in knapp 650 Millimeter Höhe angebauten Einzelsitz Platz. Sofort nach dem Druck auf den Anlasser ist der 60-Grad-V2 da, blubbert kräftig, aber nicht laut im Stand und verfällt in einen sehr gleichmäßigen Ruhepuls. Diesen Charakter behält er auf den ersten Metern durch den Innenstadtverkehr bei. Sanft geht der flüssigkeitsgekühlte Zweier ans Gas, pulsiert bei Bedarf im sechsten Gang mit 1650/min innerorts vor sich hin. Abrupt sollte das Gas bei dieser Drehzahl allerdings noch nicht geöffnet werden. Erst ab 2000/min sind Unmutsäußerungen seitens des Motors kein Thema mehr, meistert er Lastwechsel ruckfrei und ist für jeden Spaß zu haben.

Wie der aussieht, lässt sich gut am Drehzahlband illustrieren. Bis 4000 Umdrehungen macht der Motor auf astreinen Cruiser-Antrieb, pulst sich lässig und geschmeidig durch jede Herausforderung. Selbst wenn das Drehmoment-Maximum

mit 97 Nm erst bei 5600/min anliegt, ist der Motor auch darunter immer kräftig genug bei der Sache.

Aber er hat auch ein zweites Gesicht, ab genannten 4000/min wird aus Dr. Jekyll Mr. Hyde. Zumindest unter Cruisermaßstäben. Wo andere dicke V2s langsam das Handtuch werfen, holt das Bobber-Aggregat noch einmal aus. Im Zuge, wie die Vibrationen steigen, nimmt das Temperament des Motors zu. Im spontanen Höhenflug passiert er seinen Drehmoment-Gipfel, strebt eilig seinem Leistungshöhepunkt von 95 PS bei 8000 Umdrehungen entgegen.

Der Motor besitzt also sportliche Talente, das Fahrwerk eher weniger. Man ahnt es schon, die Federbeine. Dank dicken Polsters geht der Komfort für den Rücken wohlwollend gesprochen gerade noch so in Ordnung, aber die Tieferlegung um 26 Millimeter im Vergleich zur Scout lässt die laut Indian vollgetankt 255 Kilogramm wiegende Bobber einfach ziemlich früh über den Asphalt schrappen. Laut Hersteller sollen noch 29 Grad Schräglage möglich sein (Scout 33 Grad). Die sind im Kurveneldorado der Côte d'Azur schnell aufgebraucht.

Der Grip der Kenda-Reifen im 16-Zoll-Format bei den sommerlichen Temperaturen zur Präsentation, die Reserven der mit 120 Millimeter Federweg gesegneten, ordentlich arbeitenden Gabel, die beiden Einzelscheiben-Bremsen vorne und hinten und selbst das etwas grob regelnde ABS – all diese Zutaten erweisen sich als willige Mitspieler bei der forschen Erkundung der Dynamikgrenzen der Bobber. Ihr wahres Potenzial können sie aber nur in den seltensten Fällen ausspielen. Der schwarze Bobber wird zu früh zum Funken sprühenden Schleifer. Erst raspeln sich die Rasten ab, danach linksherum der Seitenständer in voller Länge und rechtsherum der Krümmer samt unten liegendem Auspuff der Doppelrohranlage.

Wer jetzt einwirft, dass die Scout Bobber für so ein Treiben nicht gebaut wurde, hat natürlich recht. Einerseits. Weil in ihren Kreisen die Optik mindestens ebenso wichtig wie die Funktion ist, weil flanieren, genießen, sich treiben lassen viel mehr im Fokus stehen als die enge Kurvenlinie. Aber dieser Motor ist einfach zu lebendig, um immer nur den getragenen Blues hemdsärmeliger Langhuber nachzuahmen. Sein kurzhubiges Herz (Bohrung 99 mm, Hub 73,6 mm) will swingen, braucht dynamischen Auslauf.

Für 13 990 Euro plus Nebenkosten ist die Scout Bobber damit ein feister, ein fescher Wolf im Schafspelz, der seine wilden Talente nicht vollends entfalten darf. Die Bobber ist ein optisch gelungener Gegenentwurf zu den geschwungenen Cruiser-Formen der Scout. Die aber unterm Strich – und das trotz eher gegenteiliger Formensprache – das dynamischere Paket bietet. Somit ist die Bobber vor allem perfekt für all diejenigen, die schon immer wussten, dass beim Aussehen weniger auch mehr sein kann.

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-Motor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Schleppebel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 60 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 420 W, Batterie 12 V/12 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen, Sekundärübersetzung 2,357.

Bohrung x Hub 99,0 x 73,6 mm
Hubraum 1131 cm³
Verdichtungsverhältnis 10,7:1
Nennleistung 70,0 kW (95 PS) bei 8000/min
Max. Drehmoment 97 Nm bei 5600/min

Fahrwerk

Verbundrahmen aus Aluminium mit verschraubtem Stahlheck, Motor mittragend, Telegabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 298 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS.

Alu-Gussräder 3.50 x 16; 3.50 x 16
Reifen 130/90 16; 150/80 16

Maße und Gewichte

Radstand 1562 mm, Lenkkopfwinkel 61,0 Grad, Nachlauf 120 mm, Federweg v/h 120/50 mm, Sitzhöhe 649 mm, Trockengewicht 245 kg, zulässiges Gesamtgewicht 449 kg, Tankinhalt 12,5 Liter.

Garantie und Preis

Garantie fünf Jahre
Farben Schwarz, Rot, Mattschwarz, Grau, Grün
Preis 13 990 Euro
Nebenkosten 249 Euro

MOTORRAD
www.motorradonline.de

Copyright: MOTORRAD, Motor Presse
Stuttgart GmbH & Co. KG