

Indian
MOTORCYCLE

RIDERS GROUP[®]

VOLUME 5
IMRCMEMBER.EU



©2018 Indian Motorcycle International, LLC.
Always wear your helmet. Never drink and ride.

BE LEGENDARY[®]



EDITORIAL

NOUVEAU CHAPITRE

GRANT BESTER - INDIAN MOTORCYCLE
GENERAL MANAGER - EMEA REGION

Depuis le retour de Indian Motorcycle en 2013, nous vivons chaque jour une expérience incroyable et endossons une responsabilité considérable en devant transmettre l'héritage exceptionnel d'une marque unique et poursuivre l'écriture de son histoire plus d'un siècle après sa création.

La connaissance, la recherche, l'étude, l'échange, l'expérience, le savoir faire, la passion sont autant de critères indispensables pour s'engager à perpétuer l'esprit de Indian Motorcycle tout en devant projeter la marque vers le futur.

La remarquable réussite de la gamme Chief par laquelle Indian Motorcycle est réapparue, puis le succès de celle des Scout, nous ont conduit à poursuivre l'exploration du riche patrimoine de la marque.

Parmi celui-ci sont réapparues la fabuleuse aventure et les performances de Indian dans les courses de Flat Track entre les années 20 et les années 50. Réinvesti officiellement dans ce même championnat américain depuis deux ans, Indian Motorcycle survole les courses et empile les victoires à répétition.

La voie est alors tracée et rarement les équipes n'ont été mobilisées de la sorte et leur esprit n'ont été mis en pareille ébullition pour créer et atteindre pas à pas l'aboutissement d'un modèle.

C'est avec un immense honneur et avec fierté que nous ajoutons une nouvelle pierre à l'édifice de Indian Motorcycle en lançant la nouvelle gamme FTR 1200 incarnant les succès d'hier et d'aujourd'hui mais aussi celui d'un plaisir de la moto ressuscité.

Nous sommes impatient de vous faire découvrir et de partager la révélation de ce modèle à l'automne prochain.

SOMMAIRE

- P4-5** **FTR 1200**
NOUS LA CONSTRUISONS
- P6-7** **THE SHRIMP**
PAR ANVIL MOTOCICLETTE
- P8-9** **RICHARD CHRISTOPH**
INTERVIEW
- P10-11** **RASSEMBLEMENT**
IMRG FRANCE
DAX 2018
- P12-13** **SHOPPING**
FEMME
- P14-15** **SHOPPING**
HOMME
- P16-17** **WHEELS & WAVES**
À TRAVERS L'OEIL
DE DIMITRI COSTE
- P18-19** **100 000ÈME**
GARY GRAY, L'HOMME
DU THUNDER STROKE 111
- P20-21** **ROAD TRIP**
VIKING RIDE 2018
- P22-23** **ANNUAIRE**
DES RIDERS GROUP EN EUROPE

Ce magazine est une publication de Polaris Sales Europe et support officiel de Indian Motorcycle Riders Group®. Droits réservés - Copyright 2018 par Indian Motorcycle Riders Group®. Crédit Photos : Polaris Industries - Indian Motorcycle, Eric Malherbe, IMRG members, American Flat Track® et archives Indian. Imprimé en France. Visitez Indian Motorcycle Riders Group® sur www.imrgmember.eu
Contribution : Tous les témoignages, articles, récits des membres de l'IMRG sont les bienvenus.
Merci de les adresser à info@imrg-emea.com.
Polaris Industries Inc., 2100 Hwy 55, Medina MN 55340 - USA



Ce magazine est dédié
à la mémoire de Cyril Huze.
1949 - 2018 - Floride - USA

Indian[®]

MOTORCYCLE RACING

SANS PARTAGE

L'heureuse rencontre de Jared Mees avec la Indian FTR 750 depuis l'automne 2016 connaît un succès inimaginable. Champion des Etats-Unis de Flat Track en 2017 au terme des 18 courses du calendrier avec 17 podiums et 10 victoires à la clé, Jared poursuit son incroyable série en 2018 après avoir triomphé à 9 reprises sur 11 courses disputées. Pareille domination n'a jamais été connue depuis les sacres de la légende Scott Parker dans les années 80/90. La FTR est devenue l'arme incontournable du succès comme en témoignent les cinq premières places qu'elle occupe au classement provisoire et les 10 machines que l'on compte parmi les 15 premiers du championnat de Flat Track 2018 après le cap de la mi-saison.

JARED MEES 2018 DAYTONA TT



FTR 1200 NOUS LA CONSTRUISONS

BIARRITZ - FRANCE

SAMEDI 16 JUIN - 20H30



L'instant était programmé mais tenu au grand secret, les hauts représentants de Indian Motorcycle étaient sur le podium de la 7^{ème} édition du Wheels and Waves accompagnées de quelques ambassadeurs de la marque autour de Grant Bester pour annoncer officiellement la naissance de la FTR1200 et sa future mise en production.

Les premières traces de ce projet remontent au 8 août 2016 lorsque Indian Motorcycle dévoile à Sturgis, la moto avec laquelle la marque revient dans le championnat américain de Flat Track. Devant le succès qu'a rencontré la machine aux performances diaboliques, l'idée a fait son chemin dans le service recherche et développement....

Deux ans plus tard, en présentant le 7 novembre 2017 à Milan, un prototype, pourvu du moteur 1200cc bicylindre et devant l'enthousiasme général dégagé face à cette machine à chacune de ses apparitions qui ont suivi, comme lors de ses vidéos successives avec Brad Baker, Carey Hart ou Dimitri Coste, la décision a été



prise de relever le challenge en proposant une déclinaison domestiquée de cette machine pour le plus grand nombre.

Le choix du Wheels and Waves, véritable laboratoire de tendances, pour cette annonce majeure n'est pas dû au hasard, bien au contraire, la FTR1200 incarne et réunit à elle seule les grandes aspirations portées par les participants et convergeant vers cet événement.

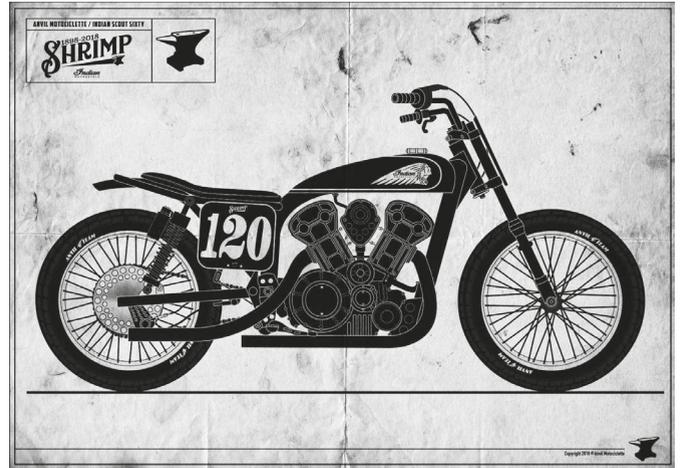
Ne manquez pas la suite

THE SHRIMP



PAR ANVIL
MOTOCICLETTE
EN HOMMAGE À ALBERT BURNS

Anvil Motociclette est un duo italien formé par San Marco & Phonz réunis par leur passion pour la création, la transformation et le design de moto insolites sous l'identité de Anvil Motociclette. En février dernier ils ont retenu l'attention de Indian Motorcycle avec leur projet de réaliser un modèle de Flat Track depuis la base d'un modèle Scout Sixty inspiré par l'empreinte qu'a laissé le jeune et



talentueux pilote américain Albert Burns alias "Shrimp" disparu tragiquement lors d'une course en 1921 et âgé seulement de 23 ans. San Marco et Phonz, ont traduit et couché sur le papier, les lignes et l'esprit auxquels ils voulaient voir cette machine aboutir.

Ils ont isolé le moteur et ont tout reconstruit autour, à commencer par le châssis en construisant un cadre tubulaire à poutre centrale et simple berceau sur lequel a pris place un bras oscillant traditionnel.

Le réservoir qui est une composante majeure du design général, a été réalisé à la main par un chaudronnier pour lui donner cette finesse et en même temps ce galbe connu chez certaines motos anglaises.

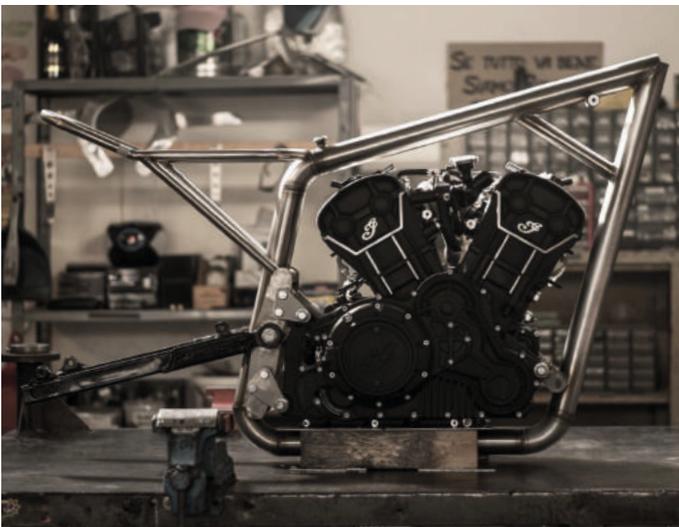
La selle plate est venue parfaitement prolonger la ligne et derrière laquelle un garde boue fait main a été placé. Le choix des suspensions s'est tourné vers Öhlins, un must en la matière et l'unique frein arrière propre au Flat Track est en provenance de Brembo. L'esprit de l'époque est aussi traduit par des roues rayonnées et l'ensemble est parachevé par des plaques numéro carrées et très emblématiques, façonnées à la main également.

Révlée solennellement après avoir été débarrassée de son drapé noir lors de l'Art Ride Expo du Wheels and Waves à Pasaia (Espagne) la « Shrimp » a aussi voulu démontrer qu'elle ne se limitait pas une moto de salon.

Dès le lendemain elle enchaînait les tours de piste sur terre de « El Rollo » à quelques kilomètres de là où Emanuele Marzotto, pilote émérite affichait le vrai potentiel et la performance de la machine.

Le 8 Juillet dernier et face à 32 autres motos, Emanuele imposait la "Shrimp" en décrochant la victoire lors du Over the Top sur le circuit de Lonigo en Italie, adressant ainsi un magnifique hommage à la mémoire de Albert Burns.

CADRE SIMPLE BERCEAU HOME MADE



RÉSERVOIR HOME MADE







RICHARD CHRISTOPH

INTERVIEW

DU CRÉATEUR DE LA SCOUT BOBBER

Cela fait maintenant trois ans que la Scout est commercialisée en Europe où elle semble très appréciée, avec plus de 5 000 exemplaires vendus. Vous vous attendiez à un tel succès ?

Nous pensions évidemment qu'elle allait bien marcher. Nous savons que la partie-cycle est excellente, le moteur souple et puissant, la moto simple et épurée. De plus, le châssis est modulaire, ce qui facilite grandement la customisation. Le lancement du Bobber s'est très bien passé, ce qui a dopé les ventes. C'est un modèle haut de gamme, on en a pour son argent. Une bonne machine finit toujours par s'imposer, il faut juste lui laisser le temps. Toutes deux ont le bon look et véhiculent le bon message.

Tu as d'abord travaillé chez Polaris de 2001 à 2003, avant de passer chez un autre constructeur pendant sept ans. Qu'est-ce qui t'a incité à revenir en 2011 ?

Dans la vie, il y a parfois des occasions qui ne se présentent qu'une fois... Des moments d'histoire, de grandeur, qui offrent l'opportunité de changer la face du monde de la moto. Pour certains, on a l'impression que c'est le destin et que ton parcours de vie t'a préparé à cet instant précis. Chez Indian, j'aime l'énergie mais aussi les dimensions de l'entreprise : des petites équipes, des décisions rapides, des passionnés et la chance d'écrire avec eux un nouveau chapitre de son histoire prestigieuse. L'occasion était trop belle pour la laisser passer...

Comment as-tu réussi à insuffler l'esprit et le caractère rétro de la Scout dans cette version du XXI^{ème} siècle, sans rompre avec ses racines ?

J'ai toujours eu l'impression d'avoir l'âme plus âgée que le corps, l'impression que j'aurais dû naître en 1901 et me trouver là avec Charles Franklin. Je n'ai aucun mal à imaginer les lignes des Indian d'autrefois sous une nouvelle robe de métal. De percevoir la simplicité des formes, la silhouette. J'ai conduit presque autant de motos anciennes que de nouvelles. Je respecte les moindres détails qui ont été façonnés par les mains des modeleurs et je comprends ce qui leur donne l'allure et l'esprit des machines du passé.

En même temps, je suis né en 1979 : j'ai donc eu la chance de grandir avec des motos récentes et de les piloter, y compris des sportives, des superbikes et des TT. Du coup, je suis à l'aise avec les technologies d'aujourd'hui et je vois comment les intégrer. Et il m'est facile de marier visuellement classicisme et modernité. La moto a l'air très rétro, majestueuse, gracieuse et fluide comme une Indian. Mais avec les pièces du refroidissement liquide et la sobriété du moteur, on perdait les ailettes et les détails mécaniques. Pour lui assurer le succès, il a fallu recréer cet aspect très mécanique.

Au niveau du concept, comment jongle-t-on avec le style du modèle, les caractéristiques du moteur et la partie-cycle pour obtenir au final un produit réaliste, capable de passer en production ?

C'est vraiment le gros du boulot, un travail d'équipe et d'équilibriste. Entre le bureau d'études, le bureau de style, le marketing et la gestion produit, aucun département ne doit prendre le dessus sur les autres. Greg Brew, le vice-président chargé du design, compare cela à un tabouret à trois pieds : trop de poids d'un côté, et on perd l'équilibre - ce qui est tout à fait juste. Pour beaucoup de motos, tout se résume à l'émotion. D'une façon ou d'une autre, elle motive généralement 90 % de la décision d'achat.

Une moto a beau être géniale à conduire, démarrer, s'arrêter, fonctionner parfaitement : si elle ne suscite aucune émotion, on ne l'achète pas. Il faut avoir le coup de foudre au premier regard.

Une anecdote à nous raconter sur la conception de la Scout ?

Oui, j'en ai une super. Là où je travaillais à Milwaukee, il nous avait fallu cinq ans pour créer un nouvel habillage, réaliser diverses évolutions, etc. Du gros boulot, en somme. Quand je suis arrivé ici, on m'a dit « Tu as vingt-sept mois pour créer une moto de A à Z, moteur compris » ! Je me suis dit - Ils délirent ou quoi ?... Il faut aussi parler de l'équipe, des gars vraiment super et une équipe soudée, capable de prendre des décisions rapides sans intermédiaires. Je me souviens que toutes les grandes décisions ont été prises dans la même pièce : on conclut et on avance ! C'est peut-être ça, le meilleur de l'histoire de la Scout. Certaines entreprises privilégient la structure hiérarchique, rajoutent des échelons... Mais en fin de compte, une équipe resserrée, spécifique et capable de décider sera forcément beaucoup plus efficace et percutante que n'importe quelle autre mode d'organisation - point barre !

Le nom de Richard Christoph évoque instantanément la Scout : verra-t-on aussi ta patte sur un autre modèle Indian ?

Eh bien, je dois dire que j'ai déjà été très gâté. C'est le fruit d'un travail intense et de longue haleine, en soutenant ceux qui m'entourent et en tissant des liens. Le prochain modèle qui va changer ma vie, pour le moins, et fera ma fierté, c'est la FTR 1200. Elle représentait un exercice de créativité pure et je suis également fier d'y avoir contribué. La version de série restitue parfaitement cet esprit. Elle va changer la donne : à tous points de vue, c'est une moto fabuleuse. Par son style, sa conduite, son moteur, sa partie-cycle, les sensations... Un nouveau segment et une vraie moto-plaisir à l'américaine, très bien placée en termes de look, de performances et de prix. Alors, si je pouvais imprimer ma patte sur une autre machine, ce serait celle-là. Toute ma vie, j'ai espéré concevoir une moto comme celle-là et maintenant, l'alignement des planètes est parfait !



INDIAN N' BLUES

RASSEMBLEMENT IMRG FRANCE DAX 2018

PAR UNE MÉTÉO TRÈS ESTIVALE, LA 2^{ÈME} ÉDITION DU RASSEMBLEMENT NATIONAL IMRG FRANCE A RÉUNIT À DAX DANS LE SUD OUEST DE LA FRANCE, PLUS DE 300 PARTICIPANTS VENUS DES QUATRE COINS DU PAYS EN SOLO OU EN DUO SUR LEUR ROADMASTER, LEUR CHIEF OU LEUR SCOUT.





La particularité de ce rassemblement est de conjuguer la passion pour la marque, les balades en montagne où à l'océan avec celle du blues et les différents concerts des nombreux artistes présents dans le cadre du Dax Motor's'n Blues Festival.

Les grandes retrouvailles de tous les participants se sont tenues vendredi soir par la formation d'une grande parade effectuant le tour des boulevards de la ville. Tous se sont ensuite dirigés dans le parc des Arènes avant le dîner pour déguster une immense paella rappelant la proximité culturelle de Dax avec l'Espagne à seulement une heure et demi de route.

Samedi une grande balade était organisée dans le Pays Basque avec une halte pour le déjeuner garni de spécialités régionales au col d'Osquich. L'itinéraire avec de superbes panoramas conduisait ensuite les motos vers les massifs pyrénéens jusqu'au col d'Iraty puis de s'engager sur une route en lacets redescendant vers le village de Larau.

De retour dans la vallée, les groupes regagnaient DAX où les attendaient une soirée festive. A cette occasion de nombreuses récompenses ont été remises aux présidents de Riders Group ainsi qu'aux plus méritantes et plus méritants pour la distance accomplie de plus de 1000 km pour certains pour rejoindre ce 2^{ème} rassemblement.

Rendez-vous en 2019



Lunettes solaires Lifestyle.
Monture polycarbonate.
Anti UV - Filtre Niveau 3.
Certifié CE.

Blouson cuir noir
Hedstrom cintré.
Fermeture par zip central.
Manches et dos ventilés par zip.
Broderie Indian Motorcycle
côté coeur ton sur ton.
Logo Indian Motorcycle
embossé ton sur ton
sur manche.
Doublure amovible.

Débardeur Racer Antique
Blanc/Rouge.
100% Coton vieilli.

Bottes Connelly
by Red Wing Shoes.
100% cuir.
Boucles métal.
Semelle souple.
Embossage logo
Indian Motorcycle.

Casque Rétro noir brillant.
Intérieur matelassé.
Patches détachables.
Compatible Bluetooth.
Bordure chromée.



SHOPPING

FEMME

Débardeur Icon Marl gris
Coupe droite. 65% polyester, 35% rayon.



Gants été ventilés.
100% cuir souple.
Perforation pour
ventilation.
Fermeture velcro
au poignet.
Toucher pour écrans
tactiles.

Pendentif argent rond
Argent .925 sterling.

SHOPPING

HOMME

Lunettes solaires Entry. Monture polycarbonate.
Anti UV - Filtre Niveau 3. Certifié CE.

Blouson été cuir noir Perforated Route
Fermeture par zip central. Ventilation par zip sur manches
et côtés. Broderie Indian Motorcycle bicolore plein dos
Stripes sur manches + logo Indian Motorcycle.
Doublure et protections épaules amovibles.



Bague ornement. Argent .925 sterling.

Tee Shirt 183 MPH
Manches longues.
100% coton.
Sérigraphie face et dos.





Photos Eric Malherbe

WHEELS AND WAVES

DANS L'ŒIL DE DIMITRI COSTE

AU FIL DES ANS, LE WHEELS AND WAVES À BIARRITZ EN FRANCE EST DEvenu UN RASSEMBLEMENT INCONTOURNABLE TÉMOIN D'UN VÉRITABLE MOUVEMENT MAJEUR QUE CONNAIT LA MOTO DEPUIS CES DERNIÈRES ANNÉES. ICI SE CROISENT L'ESPRIT MOTO DÉCALÉ DANS SES DIFFÉRENTES PRATIQUES MAIS À L'ÉTAT BRUT DU PLAISIR AVEC CELUI DE LA CULTURE SURF DES SEVENTIES. INDIAN MOTORCYCLE Y POSE SES VAILLES CHAQUE ANNÉE ACCOMPAGNÉ D'UN AMBASSADEUR DE CHOIX, DIMITRI COSTE.

Dimitri Coste est un talentueux photographe, artiste, pilote amateur, globe trotter bercé dans le monde du 2 roues depuis qu'il marche. Son emprunte artistique parcourt les magazines de mode, séduit les grandes marques, immortalise les stars avec certaines desquelles les relations se nouent comme lorsqu'il partage et immortalise la dernière traversée des Etats Unis de Johnny Halliday en 2016 au guidon d'une Indian Springfield.

Elevé au BMX et discipline dans laquelle Dimitri a touché les sommets, il a vu sa vie basculer en tombant sur le film culte de Bruce Brown "On any sunday". Ce documentaire remarquable de 1972 et visionnaire à la fois, est une réponse à toutes les equations d'ordre philosophiques et culturelles autour de la moto et où l'on croise Steve Mac Queen sous le nom d'emprunt d'Harvey Mushman à ses heures cachées avec ses potes ou le champion américain Malcom Smith sextuple vainqueur de la Baja 1000, dont le nom est inscrit au AMA Hall of Fame.

"C'était la première fois que je voyais du Flat Track" se rappelle Dimitri "L'esthétique général de la discipline dans le pilotage, les lignes des motos, le style vestimentaire m'ont instantanément séduit. Son aspect inconnu et inexistant en europe ont rajouté une touche au mythe que je m'en faisais".

Il s'empare alors d'une BSA démonte le frein avant comme l'exige la discipline du flat track et file en Angleterre à la moindre occasion goûter aux courses locales comme celles sur prairies. En France il retrouve cet esprit à la Norman Scramble et sur d'autres épreuves en Normandie. Pilote amateur sans frontière il s'engage en Californie sur le mythique Catalina Grand Prix né en 1950 et disputé sur 100 miles sur l'île de Santa Catalina qu'il remporte à la surprise générale. Il parcourt tous les hauts lieux où se croisent des mangeurs de poussière y compris la célèbre Pikes Peak dans le Colorado.

La naissance du Wheels and Wave en 2012 à Biarritz résonne dans les oreilles de Dimitri où il se rend dès la première édition Il y trouve l'esprit qui l'habite depuis plus d'une décennie.

"C'est un événement unique en Europe, jamais décevant. J'y trouve toujours mon compte. Qu'il pleuve ou pas, que je roule ou pas. Le W&W est le rendez-vous annuel immanquable en europe sur la scène actuelle. C'est un bon mix entre la course, la fête, la bonne humeur. Le sectarisme n'est pas de la partie, on célèbre le plaisir de rouler quel que soit le flacon, tant qu'on a l'ivresse, et je trouve le mélange des motos assez intéressant. C'est aussi l'occasion de croiser des gens cools des 4 coins de la planète".



100 000^{ÈME} THUNDER STROKE

LE RETOUR DE INDIAN MOTORCYCLE EN 2013 S'EST CONCRÉTISÉ PAR LE LANCEMENT DE LA GAMME CHIEF PROPULSÉ PAR LE SUPERBE THUNDER STROKE 111 DONT LE 100 000^{ÈME} EXEMPLAIRE EST SORTI DES CHAINES DE PRODUCTION DERNIÈREMENT. RETOUR SUR LES COULISSES DE CETTE AVENTURE SANS PRÉCÉDENT.



"Nous sommes excités de prendre part à la relance d'une marque américaine aussi emblématique. Indian a construit la première moto américaine. Avec notre technologie et notre vision, nous sommes confiant et nous produirons de l'authentique Indian Motorcycle enrichie par la qualité et la performance pour lesquels Polaris est reconnu" déclarait Scott Wine, - Président de Polaris Industries le 19 avril 2011, jour de l'annonce de l'acquisition de Indian Motorcycle.

Ces quelques mots traduisaient la feuille de route que Steve Menneto - President de Indian Motorcycle allait remettre à Gary Gray, qui après vingt ans de maison au sein de l'activité moto de Polaris, était propulsé directeur de projet de la renaissance de Indian Motorcycle.

"C'était un honneur et en même temps c'était terrifiant" se rappelle Gary. Il s'est plongé avec son équipe en immersion totale dans l'histoire de la marque dans ce qu'il a appelé "the Indian heritage tour". Dans leur périple ils ont visité des collectionneurs dont l'un d'eux dans l'Iowa auprès duquel ils ont pu essayer tous les modèles de 1920 à 1940, puis ils se sont rendus au National Museum à Anamosa apprendre toute l'histoire de la marque.

"Il était capital de repartir d'où la marque s'était arrêtée dans son authenticité et progresser ainsi dans notre travail. Si nous n'avions pas établi cette connection avec le passé, nous aurions été perdu."

Gary Gray a avalé des piles entières de livres pour apprendre toutes les particularités de Indian dans les moindres détails ainsi que de comprendre les différentes architectures mécaniques des moteurs. Pendant ce temps son équipe collectait toutes les informations possibles auprès des possesseurs historiques de Indian. Après un travail considérable de compilation, une liste a été dressée pour définir à quoi devrait ressembler le premier modèle Chief.

"On a commencé par le moteur et quand j'ai demandé aux ingénieurs de concevoir un moteur avec des sorties d'échappement vers le bas et des colonnettes de tiges de culbuteurs latérales apparentes, ils se sont pris la tête dans les mains. J'ai alors dit que ces éléments étaient les deux plus distinctifs et importants pour connecter le moteur avec son passé."

GARY GRAY



Pour n'importe quel autre modèle ils auraient dit "impossible" mais pour Indian ils l'ont compris. A partir de là tout a été plus facile."

Pari tenu, à Daytona, le 9 mars 2013 et après 27 mois d'un travail colossal de plusieurs équipes conjointes réunissant des compétences hautement qualifiées, Indian Motorcycle mettait au grand jour la superbe réalisation du moteur bicylindre Thunder Stroke 111 qui allait équiper la gamme Chief dévoilée le 4 août 2013 à Sturgis. A cette date Steve Menneto annonçait fièrement près de 2 millions de kilomètres effectués avec succès sur les bancs d'essai moteur par cette magnifique mécanique.

Cinq ans plus tard en mai 2018 le site de production des moteurs Indian à Osceola dans le Wisconsin a célébré la sortie des chaînes de fabrication du 100 000^{ème} moteur Thunder Stroke 111 !

Aujourd'hui le moteur Thunder Stroke 111 équipe toute la gamme Heavy Weight pour plusieurs dizaines de milliers de motos en circulation à travers le monde. On peut parler de millions et millions de kilomètres cumulés pour cette mécanique à la fiabilité exceptionnelle. La démonstration de robustesse et de performance est largement prouvée à travers le monde.



STEVE MARTY

Superviseur de la production
moteur à Osceola - Wisconsin



SCANDINAVIAN VIKING RIDE 2018

MI MAI ET DANS UNE TRADITION QUI DURE DEPUIS QUELQUES ANNÉES, S'EST TENU LE SCANDINAVIAN VIKING RIDE.

Magne du Riders Group First Norway, organisateur de ce magnifique road trip nous a ramené ce reportage en ayant tout d'abord rejoint avec son groupe le point de départ qui était donné cette année à Lübeck au nord de l'Allemagne. Deux jours ont été nécessaires via le Danemark pour regagner Lübeck après avoir traversé la mer du nord en ferry.



Le programme qui change chaque année, conduisait en 2018 sur plus de 2500 km cette dizaine d'Indian depuis Lübeck au nord de l'Allemagne jusqu'à Lyngdal au sud de la Norvège.

En 9 jours ils ont traversé le Danemark, la Suède puis la Norvège. La particularité est d'avoir organisé chaque étape et le point de chute local chez un concessionnaire Indian, ravi d'accueillir le groupe pour pareille occasion.

Le départ a été donné depuis le nom le plus approprié qu'il soit : Viking Cycle (!) le concessionnaire Indian de Lübeck. Les 350 km de routes touristiques les conduisaient au Danemark chez Jensens MC nouveau concessionnaire de la marque à Horsens.

Après une journée entière sur place ils ont repris la route pour l'impressionnante traversée des îles danoises par la fameuse liaison du Grand Belt - succession de 2 ponts de 6,6 et 8 km les conduisant à Copenhague puis par une ultime traversée du chenal les amenant à Malmö en Suède. Ensuite la remontée s'effectuait le long de la côte jusqu'à Gotteborg chez Gothias Mothers Cycleshop. Ce fut une longue journée de 570 km après laquelle le sommeil vint rapidement au très confortable hotel Liseberg Heden.

La quatrième journée guidait la troupe sur la route côtière suédoise en direction de la Norvège et offrant des très beaux paysages. Après avoir effectué une pause chez Spinnin Wheel à Mysen au sud-est de Oslo ils ont emprun-

té une route en forêt une petite heure pour faire étape au Rømskog Spa au bord d'un lac et y passer une bonne soirée.

Le morceau le plus costaud du voyage sur 450 km se déroulait le cinquième jour avec la traversée du massif montagneux de la Norvège d'est en ouest sur de superbes routes et décors de rêve. Ce n'était que le début du printemps ici et les températures peuvent flirter avec le 0C, tout en devant faire de nombreux détours à cause des routes fermées. L'arrivée s'est faite à Stalheim au coeur des montagnes.

Le lendemain l'équipée a poursuivi son périple sur des routes toujours spectaculaires en longeant la côte nord du Sognefjord puis de rejoindre MC Marine, le concessionnaire Indian de Bergen.

Le 17 mai étant le jour de la fête de l'indépendance en Norvège, chacun a profité des festivités très réputées à Bergen où les défilés sont exclusivement composés d'enfants, d'écoles et des musiciens. Le départ a été tardif pour entreprendre un itinéraire très touristique et spectaculaire par le fameux fjord de Hardanger qu'ils ont traversé par le plus long pont suspendu du pays sur 1,3 km, avant de rejoindre la plus impressionnante chute d'eau en Norvège : Vøringsfossen



MAGNE



L'avant dernier jour aura été le plus riche par la variété des décors entre fjords, barrières montagneuses, la superbe chute d'eau de Låtefoss ou la route montagneuse de Saudafjellet qui donne accès à un environnement très accidenté, sauvage, presque hostile tellement la nature est à l'état brut et que seule cette route permet de connaître.

L'ultime jour et les 300 km restant de ce Viking Ride après un détour par le phare de Lista a ramené Magne et le First Norway à Lyngdal à bon port chez Twin Thunder. L'heure était venue de célébrer comme il se doit la fin de cette magnifique édition 2018.

ANNUAIRE DES RIDERS GROUP

EUROPE - MIDDLE EAST - AFRICA



L'Indian Motorcycle Riders Group en Europe a dépassé les 10 000 membres et compte plus d'une centaine de clubs répartis dans 21 pays. Rejoignez les pour rencontrer et échanger localement, rouler et profiter des sorties avec les autres possesseurs d'indian autour de vous. Contactez votre concessionnaire pour connaître les représentants du Riders Group Indian de votre région. Consultez www.Imrgmember.eu

COUNTRY	RIDERS GROUP	CONCESSIONNAIRE	VILLE	EMAIL
AUSTRIA	NORTH-EAST AUSTRIA	SPOCK'S MOTORCYCLES	TULLN	fr.trinkl@gmail.com
	SOUTHERN AUSTRIA	STYRIAN MOTOR CYCLES	ST. PETER I.S.	markus@smc-design.at
	VIENNA AUSTRIA	BIKE HOUSE HABERL	WIEN	h.haberl@indian-vienna.at
	WEST-AUSTRIA	GODFATHER CUSTOMBIKES	ITTER	info@godfatherbikes.com
BELGIUM	DE KEMPEN	MOTORSHOP LIMBURG	PEER	info@motorshoplimburg.be
	EASTBELGIAN - INDIAN RIDERS	MOTO VISÉ	EUPEN	info@moto-vise.be
	INDIAN-WAYS	DYNAMIC WAYS	GENAPPE	info@dynamic-ways.be
	MENEN	MOTO'S MAES	MENEN	info@motomaes.be
CZECH REPUBLIC	SCHDELDELAND	BIKES AND MORE	TEMSE	dirk.praet@scarlet.be
	FIRST CZECH	VMP MOTORCYCLES	PISEK	president@firstczech.cz
	IMRG BRNO	POWER MACHINES .S.R.O.	MALHOSTOVICE	info@indianmotorcycles-brno.cz
	IMRG OSTRAVA	LR AUTO S.R.O.	FRÝDEK MÍSTEK	martin.rojcek@seznam.cz
DENMARK	INDIAN PRAGUE	INDIAN PRAHA	PRAGUE	info@indian-praha.cz
	PARDUBICE	INDIAN 1901 PARDUBICE	PARDUBICE VII	a.tesitel@seznam.cz
FRANCE	FIRST DENMARK	JENSSENS MOTORCYKLER JYLLAND	HORSENS	salg@jensensmc.dk
	ALERIONS NANCY	INDIAN NANCY	LAXOU	imrg.nancy@gmail.com
	ANJOU RIDERS GROUP	INDIAN ANGERS	ST BARTHELEMY D'ANJOU	imrgangers@gmail.com
	ATLANTIC RIDERS	INDIAN NANTES	ORVAULT	pasbruneau@orange.fr
	BESANCON RIDERS GROUP	INDIAN BESANCON	THISE	
	BREIZH RIDERS	BREIZH RIDERS	MONTGERMONT	breizhriders@breizh-riders.com
	ETOILE RIDERS PARIS	INDIAN PARIS	PARIS	jean-paul.bonilauri@orange.fr
	HIGHWAY PONTAULT	HIGHWAY CUSTOM	PONTAULT COMBAULT	contact@victory77.fr
	IMRG BORDEAUX	V TWIN GARAGE	BORDEAUX	dom@vtwin-garage.com
	IMRG LIMOGES	INDIAN LIMOGES	LIMOGES	eric-milord@agenceartemis.fr
	IMRG LYON	INDIAN LYON	LIMONEST	imrglyon@gmail.com
	INDIAN BIARRITZ	INDIAN BIARRITZ	BIDART	indianbiarritz@hotmail.fr
	INDIAN METZ RIDERS	INDIAN METZ	WOIPPY	imrg.metz@gmail.com
	INDIAN NICE RIDERS	HOLDING ARNAUD MEUNIER	MOUGINS	bernard.pianca@gmail.com
	INDIAN RIDERS PROVENCE	INDIAN MARSEILLE	CARNOUX EN PROVENCE	imrg.indian.riders.provence@gmail.com
	MONT BLANC RIDERS	INDIAN ANNECY	CRAN GEVRIER	montblancriders@gmail.com
	NORD DE FRANCE	INDIAN NORD DE FRANCE	METEREN	ridersgroupnord@orange.fr
	OC RIDERS	INDIAN MONTPELLIER	MONTPELLIER	president.oc.riders@gmail.com
	TOULON	INDIAN TOULON	LA GARDE	oneway@indian-victory.fr
	TOULOUSE	INDIAN TOULOUSE	GRENADE	fabricedeveze@orange.fr
GERMANY	BAVARIA CAPITAL	IWAN-BIKES GMBH	PFAFFENHOFEN	info@imrg-bavaria-capital.de
	BLACK FOREST	HOLLISTER'S MOTORCYCLES	DAUCHINGEN	volker.sichler@hollisters.de
	FRANCONIA CHIEFS	ROTHSEE-CHOPPERS	HILPOLTSTEIN	rothsee-choppers@online.de
	INDIAN KÖLN BONN	AS MOTORRADTECHNIK	BUCHHOLZ-MENDT	info@as-customs.de
	INDIAN OBERFRANKEN	REINHOLD DIPPOLD	UNTERSIEMAU	moritz@dippold-racing.de
	INDIAN RHEINLAND	CM.MOTORCYCLES GMBH	BERGHEIM	info@indian-rheinland.de
	INDIAN RIDERS BERLIN	LOBO BIKES	BERLIN	info@lobobikes.de
	INDIAN RIDERS DRESDEN	MOTOGIRO HILKER	FREITAL	info@motogiro-freital.de
	INDIAN RIDERS KARLSRUHE	BIKESTORE-KA GMBH	KARLSRUHE	info@bikestore-ka.de
	LEGENDARY CYCLES HAMBURG	LCH LEGENDARY CYCLES HAMBURG	HAMBURG	info@indian-hh.de
	NO LIMIT RIDERS	MOTORRAD KREISELMAYER	FEUCHTOWAGEN	honda@motorrad-kreiselmeyer.de
	OLD CREEK	DIE BIKE SCHMIEDE SÜD	ESSLINGEN-ALTBACH	b.hayen@die-bikeschmiede-sued.com
	PRIDE RIDERS	MOTORRAD REH	REISBACH	
	RHEIN - NECKAR	ZRM ZWORAD	MANNHEIM	info@indian-mannheim.de
	RHEIN-MAIN	CRUISER-CENTER GMBH	MÜHLHEIM AM MAIN	info@cruiser-center.de
	RHON RIDERS	RHÖNMOTOR	FLIEDEN	jb@joebee.de
	SAARLAND	R+S MOTORRÄDER	SAARBRÜCKEN-SCHIEDT	info@rs-motorraeder.de
	VICKING CYCLES LÜBECK	VIKING CYCLES	LÜBECK	info@vikingcycles.de
	WESER-EMS INDIANS	NATUSCHKE	DELMENHORST	indian@natuschke-lange.de



COUNTRY	RIDERS GROUP	CONCESSIONNAIRE	VILLE	EMAIL
GREECE	ATHENS CHAPTER GREECE	SPORTSWIND	ATHENS	kimonas.kostopoulos@faisgroup.gr
IRELAND	GS MOTORCYCLES	GS MOTORCYCLES	BALLYMENA	sm.gsmotorcycles@btconnect.com
ITALY	BERGAMO	LEGEND BIKERS	LALLIO (BG)	paolino.indian@gmail.com
	MILANO	HD CYCLES	ROZZANO (MI)	imrgmilano@gmail.com
	ROMA-ITALY	CUSTOM BROS	ROMA (RM)	chapter@custombros.it
	ROMAGNA	MABOMOTOR	CESENA (FC)	info@mabomotor.it
NETHERLANDS	THIRTEEN GARAGE BOLOGNA	THIRTEEN GARAGE BOLOGNA	CASALECCHIO DI RENO (BO)	indianridersgroupbologna@gmail.com
	HOLLANDS MIDDEN	DE JONG ALPHEN B.V.	ALPHEN AAN DEN RIJN	rick@dejongalphen.nl
NORWAY	LIMBURG	H.D. SERVICE VENLO	VENLO	info@hdservice.nl
	FIRST-NORWAY	TWIN THUNDER AS	LYNGDAL	magne@twinthunder.no
	MAVERICKS	SPINNIN WHEEL AS	MYSEN	borge@spinnin-wheel.com
	NORWEGIAN CHIEFS	CBP AS	SKIEN	cbp@cbp.no
	RAIN CITY	MC-MARINE AS	BERGEN	mail@mcmarine.no
POLAND	3-CITY	MOTOEXCLUSIVE	GDA SK	motoexclusive@gmail.com
	FIRST	MOTOEXCLUSIVE	GDA SK	motoexclusive@gmail.com
	RED ARROWS POZNAN	V CRUISER POZNA	POZNAN	poznan@vcruiser.com
	WARSZAWA	V CRUISER WARSZAWA	WARSZAWA	rafal.kuczynski@gazeta.pl
PORTUGAL	WHITE EAGLE	CONCEPT SP. ZO.O	BIELSKO - BIALA	salon@indianbielsko.pl
	ALGARVE	ROTAREBELDE	BELMONTE DE BAIXO OLHAO	rotarebelde@gmail.com
	LISBOA	INDIAN LISBOA	LISBOA	paulo.carvalho@indianlisboa.pt
ROMANIA	PORTO	MOTO STRADA	PORTO	geral@motostrada.pt
	INDIAN ROMANIA	ASP GROUP	BUCHAREST	b.dumitriu@aspgroup.ro
RUSSIA	MOSCOW	PROMOTO	MOSCOU	makarov@promoto.ru
	SAINT-PETERSBURG	MOTOCENTER BRANDT	SAINT-PETERSBURG	polariadventure@brandt.spb.ru
SAUDI ARABIA	IMRG DHAHRAN	NAHWASHARQ CO LTD	DHAHRAN	t.alrasheed@nahwasharq.com
	IMRG JEDDAH	NAHWASHARQ CO LTD	JEDDAH	t.alrasheed@nahwasharq.com
	IMRG RIYADH	NAHWASHARQ CO LTD	RIYADH	t.alrasheed@look-east.com
SLOVAKIA	IMRG ZVOLEN	KLASIK MOTO	ZVOLEN	info@klasikmoto.sk
SPAIN	ALICANTE-SPAIN	INTRUDER ALICANTE	ALICANTE	alicante@intruder.com
	IBER	BIKERLAND	ZARAGOZA	gory@bikerland.es
	INDIAN MADRID	MILLA CUSTOM MADRID	MADRID	millacustommadrid@hotmail.com
	MURCIA-SPAIN	INTRUDER	MURCIA	recambios@intruder.com
SWEDEN	IMRG FIRST SWEDEN	AVA MC	VARBY	patrik.hinrichs@auxmp.com
	WEST GOTHIA RIDERS	LUGNETS MC CENTER	BORAS	giggi.krongvist@gmail.com
SWITZERLAND	A3 LAKESIDE	ARRIGONI SPORT	ADLISWIL	a3lakeside@arrigoni.ch
	BASILISK	ERBACHER BIKES	ARLESHEIM	imrgbasilisk@erbacher.swiss
	BÜTSCHWIL RIDERS	AMERICAN BIKES BÜTSCHWIL	BÜTSCHWIL	info@american-bikes.ch
	GENEVA	AMERICAN BIKES GENEVA	GENÈVE	imrg@american-bikes-geneva.ch
	HABSBURG HAWKS	HAUPTLIN MOTORS	BUCHS	
	LAUSANNE	BIKER-SYNDICATE	LAUSANNE	indian.chapter.lausanne@gmail.com
	LUGANO	GARAGE GARDEL	PAMBIO-NORANCO (LUGANO)	a.marchi@bluewin.ch
	MITTELAND	WHITESTONE MOTORCYCLES	BELLACH	imrg-mittelnd@britam-bikes.com
	MOUNT RIGI	SIMOTA-BIKES	ADLIGENSWIL	contact@simota-bikes.ch
UNITED KINGDOM	PM BERN	PM AMERICAN CYCLES	ASPI B. SEEDORF	
	ALBA CUSTOMS	ALBA CUSTOMS	EDINBURGH	info@albacustoms.com
	BLADE MOTORCYCLES	BLADE MOTORCYCLES	SWINDON WILTSHIRE	paul.dobb@bladegroup.co.uk
	FREEDOM MOTORCYCLES	FREEDOM MOTORCYCLES	CAMBRIDGESHIRE	victory-vtwins@hotmail.co.uk
	HBC MOTORCYCLES	HBC MOTORCYCLES	NOTTINGHAM	hbc.suzuki@talktalkbusiness.net
	KRAZY HORSE	KRAZY HORSE	BURY ST EDMUNDS	
	KRAZY HORSE LONDON	KRAZY HORSE LONDON	WELLING KENT	sales@mcobikes.co.uk
	PRIME FACTORS MOTORCYCLES	PRIME FACTORS MOTORCYCLES	SURREY	info@primefactorsmotorcycles.com
ROBINSONS FOUNDRY	ROBINSONS FOUNDRY	CANTERBURY	info@robinsonsfoundry.co.uk	
THOR MOTORCYCLES	THOR MOTORCYCLES	BODMIN, CORNWALL	colin@thormotorcycles.co.uk	

INDIANMOTORCYCLE.FR

INSPIRÉE DU FLAT TRACK.

LA #FTR1200 BIENTÔT SUR LES ROUTES.

Tentez de la gagner avant qu'elle ne soit dévoilée sur: www.win-ftr1200.com



SET THE STANDARD

Indian
MOTORCYCLE

