

Indian[®]
MOTORCYCLE

RIDERS GROUP[®]

VOLUME 6

IMRCMEMBER.EU/DE



©2019 Indian Motorcycle International, LLC.
Trage während der Fahrt einen Helm. Fahre nie unter Alkoholeinfluss.

BE LEGENDARY[®]

Indian
MOTORCYCLE
RIDERS GROUP®

VOLUME 6

INHALT

- S.3 ROADMASTER ELITE**
EXKLUSIVE HANDWERKSKUNST
- S.4-7 TRIFF DAS TEAM**
INTERVIEW MIT OLA STENEGÅRD
- S.8-9 KLEIDUNG**
DAMEN - HERREN
- S.10-13 DIE NEUE CHIEFTAIN**
JUNGFERNFAHRT
- S.14-17 THE SAND RACER**
FRED FOSSE
- S.18-19 TUNING**
CHIEFTAIN & CHIEF DARK HORSE
- S.20-21 TUNING**
SCOUT SIXTY & SCOUT BOBBER
- S.22 INDIAN RENTAL**
UND LEGENDARY RIDES
- S.23 AMERICAN FLAT TRACK 2019**
WER SCHLÄGT JARED MEES?

Dieses Magazin wird von Polaris Sales Europe verlegt und ist das offizielle Organ der Indian Motorcycle Riders Group®.
Alle Rechte vorbehalten - Copyright 2019 Indian Motorcycle Riders Group®.
Fotos: Polaris Industries - Indian Motorcycle, Eric Malherbe, Laurent Scavone, Florent Mazuel, Bogdan Kramliczek, Hermann Koepf.
Internetauftritt der Indian Motorcycle Riders Group®: www.imrgmember.eu/de
Beitrag: Charlie Lecach. Alle Beiträge, Artikel und Reiseberichte der IMRG Mitglieder sind herzlich willkommen. Bitte an folgende Adresse schicken: info@imrg-emea.com.
Polaris Industries Inc., 2100 Hwy 55, Medina MN 55340 - USA



ROADMASTER ELITE

MAJESTÄTISCHER DENN JE ERKLIMMT DIE ROADMASTER ELITE NEUE HÖHEN UND HEBT TOURING AUF EIN NIVEAU, DAS DU NOCH NIE ERLEBT HAST. DIESES AUSSERGEWÖHNLICHE BIKE VERBINDET RAFFINIERTE ÄSTHETIK MIT EINER AUSSTATTUNG, EINEM KOMFORT UND EINER LEISTUNG, DIE IN IHRER EIGENEN LIGA SPIELEN. DER UNVERGLEICHLICHE FAHRSPASS DIESES PREMIUM-MOTORRADS LÄSST SELBST DIE LÄNGSTEN STRECKEN ZU KURZ ERSCHEINEN.



Besondere Ausstattungsmerkmale :

- Red Candy / Black Crystal mit Schriftzügen in 24-karätigem Blattgold
- Premium 600-Watt-Audiosystem mit zwei zusätzlichen Lautsprechern in den Seitenkoffern
- Kraftstoffanzeige und Voltmeter auf dem Tank
- Beheizte Griffe und Sitze
- Schwenkbare Beifahrer-Armlehnen
- Fahrer- und Beifahrer-Trittbretter
- Stoßfänger am vorderen und hinteren Fender, Topcase

Weitere Serienausstattung :

- Thunder Stroke® 111 (1.811 ccm) V-Twin mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung
- Drei wählbare Fahrmodi: Tour, Standard & Sport. Abschaltung des hinteren Zylinders im Leerlauf bei stehendem Fahrzeug
- Maximales Drehmoment von 150 Nm
- 6-Gang-Getriebe, Riemenantrieb
- Aluminium-Rahmen
- Ein luftunterstütztes Federbein

- ABS, Doppelscheibenbremse vorn, eine Scheibe hinten
- 650 mm Sitzhöhe
- 21-Liter-Kraftstofftank
- Quick Release Seitenkoffer mit Zentralverriegelung
- LED-Scheinwerfer
- Elektrisch verstellbare Windschutzscheibe
- Schlüssellose Zündung
- Geschwindigkeitsregelanlage
- 7-Zoll Ride Command® Touchscreen (mit Handschuhen bedienbar)
- Navigation von Kurve zu Kurve
- Zwei Kilometerzähler
- Analoges und digitaler Tacho, Drehzahlmesser und Tankuhr
- Bluetooth®, USB-Port, Smartphone kompatibel
- Lufttemperaturanzeige
- Reifendruck-Überwachung
- 5 Jahre Garantie

OLA STENEGÅRDS WERKSTATT

ER GEHÖRT ZU DEN GRÖSSTEN
NAMEN IM MOTORRAD-DESIGN:
OLA STENEGÅRD, DER UMTRIE-
BIGE KONZEPT- UND PRODUKT-
DESIGNER AUS SCHWEDEN, DER
VOR RUND EINEM JAHR ZU INDIAN
MOTORCYCLE ZURÜCKKEHRTE.





Seine erste Eigenkreation schuf er mit sieben Jahren, als er ein Fahrrad zum Chopper umbaute. Seine Jugend verbrachte er in der Werkstatt seines Bruders mit Schraubenschlüsseln, Schweißgerät und Metallsäge. Mit 15 holte er mit einem Moped, das er zu einem vom Arlen Ness-Stil inspirierten Chopper umgebaut hatte, einen Pokal auf einer Motorradmesse in Stockholm. Seitdem gab's kein Halten mehr: Ola baute jedes Zweirad, das ihm in die Finger geriet, zum Chopper um – wobei sein Herz am lautesten für große amerikanische V-Twins schlägt.

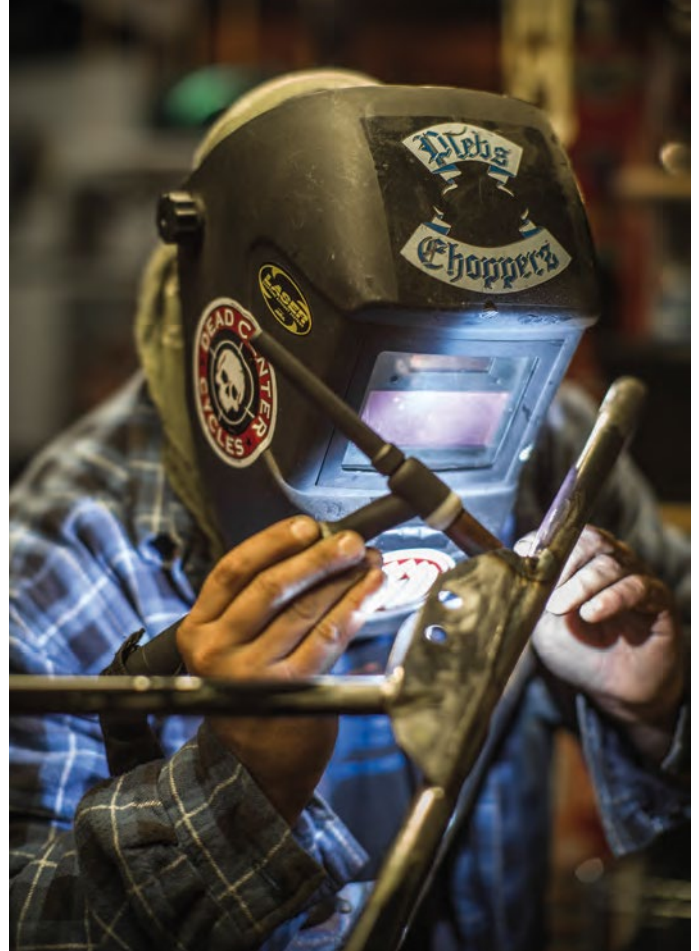
Dass er diese Leidenschaft zum Beruf machen wollte, war Ola früh klar. 1994 schrieb er sich an der Stockholmer Uni für Kunst, Kunsthandwerk und Design ein. Nach drei Jahren wechselte er über den Atlantik zum renommierten ArtCenter College of Design im kalifornischen Pasadena. Dort tauchte er komplett in die amerikanische Custombike- und Hot Rod-Kultur ein. 1998 kehrte er nach Stockholm zurück, um seinen Master-Abschluss in Industriedesign zu machen.

Selbst während seines ersten festen Jobs für den Automobilhersteller SAAB arbeitete Ola Stenegård nebenher für Fahrwerkspezialist Öhlins, Unique Custom Cycle und das MCM Magazine.

Nichts konnte jedoch das gewisse US-Feeling ersetzen und so schloss er sich 2001 der Indian Motorcycle Company of America an. Diese Firma war aus der Fusion von neun Unternehmen hervorgegangen. Gemeinsam wollten sie die 1901 gegründete historische Marke wiederbeleben, die fünf Jahrzehnte zuvor ihre Produktion eingestellt hatte. Olas Engagement im kalifornischen Gilroy dauerte rund zwei Jahre – dann war dieses Kapitel der Indian Motorcycle Geschichte wieder beendet.

Also ging's für Ola zurück über den großen Teich. Ab 2003 arbeitete er 15 Jahre lang für Europas größten Motorradhersteller. Hier machte er sich einen Namen als einflussreicher Designer – und mehr: Er kreierte wichtige neue Trends und war an mehreren erfolgreichen Modellfamilien beteiligt. Die Schrauberei blieb seine Passion: Immer, wenn er zu seiner Frau Terese und den drei gemeinsamen Kindern auf die schwedische Insel Gotland fuhr, verschwand er bald in der Garage, um Schweißmaschine und Flex glühen zu lassen. Seine privat gebauten Chopper und andere Einzelstücke brachten ihm über die Jahre zahlreiche Preise und Auszeichnungen in vielen Ländern ein.

Im März 2018 war es dann soweit: Ola Stenegård machte seine lebenslange Leidenschaft für Design und Customizing amerikanischer V-Twins wieder zum Beruf und ging als Director of Product Design zu Indian Motorcycle. Dort bringt er das Beste zweier Welten ein: sein fundiertes Verständnis des europäischen Motorradmarkts und die Begeisterung für den US Custom Style.



Ola, Du bist jetzt seit einem Jahr bei Indian Motorcycle – wie läuft es bisher?

Indian Motorcycle besteht aus Leuten, die sich echt für Motorräder begeistern. Das inspiriert mich natürlich riesig. Gleichzeitig stehen sie ganz im Stil des mittleren Westens mit beiden Beinen auf dem Boden. Keep it simple. Sei pragmatisch. Krempel die Ärmel hoch und hau rein. Super Einstellung, finde ich. Steve Meneto verkörpert das perfekt. Oft steht er in Sturgis im Laden und spricht mit Kunden. Stundenlang. Wie viele Chefs großer Unternehmen machen das? Das rockt ja wohl total.

Ich liebe diese Einstellung! Unternehmen tappen schnell in die Falle und verlieren sich im Erbsenzählen und in Quartalsbe-

OLA STENEGÅRDS

WERKSTATT



richten. Nicht hier bei Indian. Weil wir daran glauben, was wir tun, führen wir es zum Erfolg.

Als Du in der Werkstatt Deines Bruders als kleiner Junge Chopper gebaut hast – hast Du da jemals daran gedacht, in strategisch verantwortlicher Position die Zukunft von Amerikas erstem Motorradhersteller mitzubestimmen?

No way, niemals, haha. So was kannst du nicht planen. Überhaupt Motorräder zu entwerfen und dafür bezahlt zu werden, schien mir damals ein unerreichbarer Traum wie ... Astronaut werden. Manchmal muss ich mich heute noch kneifen, um dran zu glauben: Ich verdiene nicht nur mein Geld mit dem Designen von Motorrädern, ich mache das auch noch für eine der ikonischsten Marke, die jemals über Gottes weite Erde rollte. Fast zum Verücktwerden. Verdammte, ich mache heute praktisch das Gleiche wie damals in der Grundschulzeit.

Wo hast Du Dir den Chopper-Virus eingefangen? Vielleicht beim Kultfilm Easy Rider, in dem zwei Biker durch das Amerika der 1970er-Jahre cruisen?

Naja, wenn du in Schweden aufwächst, siehst du überall Chopper und Bobber sowie Straßenkreuzer aus Detroit. Wir sind fasziniert von der amerikanischen Kultur und von allem, was von einem V2 oder V8 befeuert wird. Mich haben die langen schlanken und cleanen Chopper besonders angemacht, die in Schweden ziemlich verbreitet sind. Die schwedische Chopper-Szene ist sehr aktiv. Liberale Gesetze und viele kleine Firmen, die Teile fertigen, tragen dazu bei. Nicht zu vergessen die langen Winter, haha. Da bleibt viel Zeit zum Basteln, die Werkstatt- und DIY-Kultur ist sehr ausgeprägt. Aber natürlich hatte ich ein Poster mit Wyatt und Billy in meinem Kinderzimmer. Mein Bruder hatte es mir geschenkt, der mit seinen Hippiefreunden nichts als Autos und Bikes im Kopf hatte. Die waren meine Helden. Ich hing immer mit ihnen rum und saugte alles auf, was sie erzählten.

Heute leitest Du das Produktdesign bei Indian Motorcycle. Wie teilt sich die Abteilung die Arbeit an den drei Modellfamilien Chief, Scout und der neuen FTR auf?

Das Team ist sehr vielseitig und bringt viel Erfahrung mit. Die können jeden Motorradtyp für jedes Segment entwerfen, das wir angehen möchten. Wir haben eine sehr internationale Mannschaft, die Kenntnisse von vielen anderen Marken mitbringt. Vor allem spürt man jederzeit die totale Begeisterung für Motorräder – das macht uns stark.

Zwischen dem nordamerikanischen Markt und dem Rest der Welt – der für Indian Motorcycle immer wichtiger wird – gibt es bekanntlich einige Unterschiede. Wie sieht die Marke vor diesem Hintergrund ihr Design?

Indian Motorcycle ist eine sehr starke Marke. Sie besitzt eine Magie, die nie vergeht. Aus meiner Sicht bedeutet das keinen Ballast, sondern es beflügelt. Diese Marke hat das Potenzial, jeden Weg zu gehen. Das macht sie so besonders.

Ich glaube, der Pioniergeist von Indian Motorcycle spielt eine große Rolle – mich inspiriert er auf jeden Fall. Wir gehen unseren eigenen Weg, folgen keinen eingefahrenen Spuren. Die FTR 1200 ist das perfekte Beispiel dafür: Wir haben ein vom Flat Track inspiriertes Bike auf die Straße gebracht und sind im Rennsport mit der FTR750 super erfolgreich. Diese Philosophie gilt auch für andere Produkte. Alles ist möglich. Der internationale Mix und die Erfahrung des Teams sowie unsere zwei Designstudios bilden ein starkes Fundament, um Indian Motorcycle zu einem Global Player zu machen, der die unterschiedlichen Märkte und Kundenerwartungen versteht.

Wie teilst Du Deine Zeit zwischen Europa und den USA auf, um auf beiden Märkten mit den letzten Trends vertraut zu sein?

Ich arbeite abwechselnd in unserem Hauptstudio in der Firmenzentrale Minneapolis und unserem Europasitz in der Schweiz. Indian Motorcycle ist ein globales Unternehmen, deshalb stimmt die Infrastruktur überall und ich kann ganz einfach auf unterschiedlichen Kontinenten arbeiten. Wir legen viel Wert darauf, dass die

Teams zwischen den Studios rotieren. Auf diese Weise bleiben sie mit beiden Märkten in Kontakt und sehen sie mit den Augen des Kunden.

In den frühen 1990er-Jahren benötigte ein japanischer Hersteller fünf bis sieben Jahre, um ein komplett neues Produkt zu entwickeln und zu vermarkten. Indian Motorcycle hat sich innerhalb von 27 Monaten neu erfunden und schreibt seit 2013 und dem Start der Chief-Reihe eine Erfolgsgeschichte. Wie lange müssen wir warten, bis wir die Bikes von Deinem Zeichenbrett auf der Straße sehen?

Die Entwicklungszeiten bei Indian Motorcycle sind zweifellos kürzer als im Branchendurchschnitt. Kleine Teams und kurze Kommunikationswege sind der Schlüssel dazu. Allerdings hängt das vom Modell und von der Komplexität der Plattform ab. Bei der Chief-Familie war es vielleicht ein bisschen extrem, aber es zeigt die Kapazitäten unseres Entwicklungszentrums.

Du bist Fan des Customizings, selber aktiver Schrauber und kennst einflussreiche Customizer wie Roland Sands. Ärgert es Dich nicht manchmal, dass Du beim Designen eines Serienbikes von Vorgaben der industriellen Fertigung und den Zulassungsvorschriften eingebremst wirst?

Nicht wirklich. Einerseits liebe ich es, in meiner Werkstatt an Bikes zu schrauben. Das macht den Kopf frei. Es beruhigt mich, mit den Händen zu arbeiten und Teile für die rollenden Wunderwerke zu erschaffen. Vergiss Meditation, Yoga oder Psychoanalyse. Bikes bauen rockt mehr!



Genauso gern arbeite ich für ein Unternehmen, das Großes erreichen will – so wie jetzt täglich bei Indian Motorcycle. Auf diesem Level zu arbeiten, Visionen für die Zukunft zu entwickeln, tolle Produkte zu kreieren, die das Leben der Menschen bereichern werden, Teil eines leidenschaftlichen Teams zu sein – hey, das ist doch ein Traum für jeden Designer! Und der Clou ist: Ich brauche beides. Meine kleine Garage und die große Unternehmenswerkstatt. Ist wohl ein Fall von Motorrad-Life-Balance, haha.

Findest Du noch Zeit, die ganze Vielfalt der Indian Modellpalette auszukosten?

Motorradfahren war immer Teil meines Lebens – vom täglichen Arbeitsweg bis zur Ausfahrt mit meinen Kumpels von Plebs Choppers, von der Tour nach Sturgis mit meinem Designteam bis zum Trip durch L.A. mit Roland Sands. Sag mir, was besser sein könnte.



Welches Indian Modell würdest Du am liebsten customizen und wie würde das fertige Custombike aussehen?

Ich würde liebend gern den Scout Bobber ein bisschen aufbohren und ihn als Bike für die Fahrt zur Arbeit nehmen. Das ist schon von Haus aus ein richtiges Badass-Bike und eine tolle Ausgangsbasis: alles am richtigen Platz. Und bei Odins Bart: Ich brauche dringend eine FTR! Und dann – ach nee, das ist zu vorhersehbar ... Also gut: Ich brauche einen Chief-Motor, um ihn in einen Chopper im Schweden-Style zu verpflanzen. Mit 18-Zöllern an 'ner langen Gabel. Hardtail. Ich hab sogar schon reichlich Teile für dieses Bike gesammelt ...

KLEIDUNG

DAMEN



DAMEN FTR™ 1200 LOGO T-SHIRT

Zeige Deine Faszination für die FTR 1200 mit dem passenden T-Shirt zum Bike. Das stylische Shirt aus 100% Baumwolle begeistert mit einer sehr guten Qualität, an der Du über Jahre Freude haben wirst. Verfügbare Größen : XS-XXXL. T-Shirt in Grau (Art.-Nr. 2868972) und Weiß (Art.-Nr. 2868973) erhältlich.



HEADDRESS TANK TOP IN PORT

Das Tank Top in der Farbe Port besteht aus einem feinen Stretchgewebe, das sich passgenau an den Körper anschmiegt. Das schwarze Indian Motorcycle® Headdress Logo ziert die Brust. Material: 50% Baumwolle, 46% Modal, 4% Elasthan. Grafiken: Headdress Logo auf der Vorderseite, kleines Schriftzug-Logo im Nacken. Passform: eng anliegend. Verfügbare Größen: XS-XXXL. Art.-Nr. 2868939

KLEIDUNG

HERREN



BLACK PLAID SHIRT

Dieses langärmelige Karohemd besticht durch ein zeitloses Design, mit dem Du überall eine gute Figur machst. Mit dem großen Indian Motorcycle® Headdress-Logo auf dem Rücken bekennst Du Dich zu Deiner Lieblingsmotorradmarke. Ein weiteres Indian Motorcycle® Logo ziert die praktische Brusttasche. Material: 100% gebürstete Baumwolle. Grafiken: Logo auf Leder an der Brusttasche, gesticktes Logo auf dem Rücken, „Since 1901“-Stickerei am hinteren Saum. Verfügbare Größen: S-XXXL Art.-Nr. 2868933



CLASSIC MOC FÜR HERREN - BRAUN

Sicher mit Stil – der Mokassin Stiefel für Herren vereint besten Tragekomfort und hervorragenden Halt mit erstklassiger Sicherheit dank einer Vibram®-Sohle. Dieser Stiefel aus hochwertigem Rindsleder mit klassischen Messingösen und braunen Ziernähten ist der perfekte Begleiter – ob auf dem Bike oder beim Spazieren durch die Stadt. Das 1,4-1,5 mm dicke Rindsleder ist besonders strapazierfähig und trägt zu einer langen Haltbarkeit dieses Schuhs bei. Hinzu kommt die rahmengenähte Sohlenmachart ‚Goodyear Welt‘, die für Langlebigkeit und besondere Eleganz steht. Weiterer Vorteil dieser Machart: eine leicht reparierbare Laufsohle. Für hohen Tragekomfort sorgen ein antibakterielles Mikrofaser-Innenfutter sowie spezielle Mesh-Einsätze. Knöchelschutz sowie Zehen- und Fersenkappe machen diesen Schuh ebenso zu einem perfekten Motorradstiefel wie eine zusätzliche Schaltpad-Verstärkung. Mit braunen und naturfarbenen Schnürsenkeln kann der Fahrer den Look anpassen. Verfügbare Größen: 7-13. Art.-Nr. 2867691

MIT MEINER NEUEN CHIEFTAIN AUF JUNGFERNFAHRT

ANFANG HERBST HATTE ICH MEINE ALTE SCOUT IHREM NEUEN, BEGEISTERTEN BESITZER ÜBERGEBEN. IM ANSCHLUSS WUSSTE ICH NICHT SO RECHT, WAS ICH MIT MIR SELBST ANFANGEN SOLLTE. ALS ICH SCHLIESSLICH ZUM ERSTEN MAL DIE NEUE CHIEFTAIN ONLINE SAH, WAR MIR SOFORT KLAR, DASS DAS MEIN NÄCHSTES BIKE SEIN MUSSTE. MEIN HÄNDLER HAT MICH ALLERDINGS GEWARNT, DASS ICH VOR ANFANG JANUAR NICHT MIT DER NEUEN MASCHINE RECHNEN DURFTE.



Im Sommer zuvor hatte ich bereits den Vorgänger Probe gefahren. Der Motor hatte es mir besonders angetan. Er spielte in einer ganz anderen Liga als der meiner 1200er Scout, obwohl auch der Scout-Motor beileibe nicht schwach auf der Brust war. Ich suchte aber ein Bike mit einem fetteren und temperamentvolleren Styling, ein Bike, das meine Persönlichkeit widerspiegelt, das ich für eine Runde in der näheren Umgebung ebenso nutzen kann wie für längere Touren. Zudem sollte es mir genügend Stauraum für mein Gepäck für einige Tage bieten.

Als ich im November die neue Chieftain sah, war es um mich geschehen. Ihre schärferen Konturen, das niedrige Heck, dazu als Gegenpol das große 19-Zoll-Vorderrad und der Gunfighter-Sitz verleihen ihr den Look eines modernen Baggers gepaart mit den traditionellen Markenzeichen einer Indian.

Nach der Weihnachtspause war ich erst einige Tage wieder auf der Arbeit, als mein Indian Händler aus Biarritz anrief und mir mitteilte, dass meine Chieftain vor zwei Tagen eingetroffen sei. Ich tat so, als hätte ich einen Termin, verließ blitzschnell das Büro und fuhr sofort zum Händler.

Dort stand sie in all ihrer Pracht und wartete mitten im Laden auf mich. Wunderschön in Mattschwarz, mit ei-



nem Zettel am Lenker auf dem „Verkauft“ und mein Name prangte. Ich stand da wie ein Kind unter dem Weihnachtsbaum, das auf seine Geschenke wartet. Aus jedem Winkel nahm ich das Bike unter die Lupe und ließ meine Hände darüber gleiten, vom Lenker bis zum Heckfender. Jean-Jacques von Indian Biarritz, der mich um das Bike herumtanzte, sagte schließlich lächelnd: „Schwing dich ruhig in den Sattel, es ist ja deine!“

Da hatte er natürlich Recht, also stieg ich auf. Zunächst überraschte mich die Sitzhöhe, die tatsächlich niedriger war, als ich es erwartet hatte. Der Sitz vermittelt guten Halt, der Lenker eine perfekte Griffposition und meine Füßen finden sicher auf den Trittbrettern Platz. Ich startete die Zündung und die digitalen Anzeigen und Leuchten erschienen in den Instrumenten rund um das Navigationssystem. Ich staunte nicht schlecht. Jean-Jacques erläuterte mir alle Funktionen, einschließlich der drei Fahrmodi Tour, Standard und Sport, sowie alle Funktionen des Ride Command Systems, damit ich die gewünschten Einstellungen selbst vornehmen konnte.

Wir schoben das Bike nach draußen und starteten den Motor. Der Klang des Triebwerks mit dem Remus-Auspuff, den ich geordert hatte, begeisterte mich: ein sanftes Grollen bei niedrigen Drehzahlen, voll und tief bei geöffneter Drosselklappe – ein kehliger Sound, dem zu lauschen eine wahre Freude war.

Es war Freitagabend und die Dämmerung brach herein. Trotz des Winters sagte die Wettervorhersage für das Baskenland gutes Wetter für den kommenden Tag voraus. Also konnte ich mich schon bald zur ersten Fahrt mit meinem neuen Bike aufmachen.

NEUE CHIEFTAIN, MEINE ERSTE AUSFAHRT



Mit vollem Tank fuhr ich bei Sonnenschein von San Sebastian aus mit mehreren Bekleidungsschichten unter meiner Jacke los. Ich fühlte mich so glücklich wie im zarten Alter von 14 Jahren bei meiner ersten Fahrt mit meiner 50-Kubik-Maschine. Das ist Freiheit. Nachdem ich die Stadt verlassen hatte, fuhr ich die Küste entlang. Bereits auf den ersten Kilometern konnte ich das gewaltige Drehmoment, die sanfte Gasannahme und das breite Leistungsband des Motors spüren. Bei jedem Dreh am Gasgriff schob die Chieftain mächtig voran, unabhängig davon, in welchem Gang ich gerade war. Das war beeindruckend. Die eigentliche Magie liegt allerdings im für große V-Twins so charakteristischen Sound, der mich während der Fahrt fast an eine Symphonie erinnerte. Die Chieftain ließ sich unglaublich handlich durch die Kurven lenken. Ich denke, das liegt am 19 Zoll großen Vorderrad, das dem Fahrer ein ganz natürliches Lenkgefühl und eine exzellente Rückmeldung gibt.

Plötzlich spürte ich die winterliche Kälte. Mit meinem Zeigefinger fuhr ich die elektrische Windschutzscheibe hoch. Was für ein Luxus! Nun war ich völlig geschützt. Ich erreichte Getaria, wo sich der Winter häuslich niedergelassen hatte. Hier wirkte alles ganz ruhig, einschließlich der Atmosphäre an den Docks, wo verlassene Fischerboote lagen.

Die Pause habe ich sinnvoll genutzt, und mich durch Tippen auf dem Bildschirm





mit zahlreichen Funktionen des Ride Command vertraut zu machen. Nachdem ich mein Smartphone via Bluetooth® mit dem Ride Command verbunden hatte, erschien auf dem Display wie von Geisterhand meine Playlist. Ich brauchte nur „Play“ zu drücken und die Lautstärke zu erhöhen – dann weckte der Sound von Mark Knopflers Gi-

tarre aus den 100-Watt-Lautsprechern die Nachbarschaft auf. Begleitet von der Musik von den Dire Straits legte ich den ersten Gang ein und machte mich auf nach Zarautz zur Kaffeepause. Unterwegs auf meinem Traumbike fühlte ich mich wie der glücklichste Mensch auf Erden. Simon – Besitzer einer 2019er Chieftain

Das Wichtigste der neuen Chieftain :

- Thunder Stroke® 111 (1.811 ccm) V-Twin mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung
- Drei wählbare Fahrmodi: Tour, Standard & Sport
- Abschaltung des hinteren Zylinders im Leerlauf bei stehendem Fahrzeug
- Maximales Drehmoment von 150 Nm
- 6-Gang-Getriebe
- Riemenantrieb
- Aluminium-Rahmen
- Ein luftunterstütztes Federbein
- ABS, Doppelscheibenbremse vorn, eine Scheibe hinten
- 650 mm Sitzhöhe
- 21-Liter-Kraftstofftank
- Quick Release Seitenkoffer mit Zentralverriegelung
- LED-Scheinwerfer
- Elektrisch verstellbare Windschutzscheibe
- Schlüssellose Zündung
- Geschwindigkeitsregelanlage
- 7-Zoll Ride Command® Touchscreen (mit Handschuhen bedienbar)
- Navigation von Kurve zu Kurve
- Zwei Kilometerzähler
- Analoges und digitaler Tacho, Drehzahlmesser und Tankuhr
- 100 Watt Audiosystem mit UKW-/MW-Radio
- Bluetooth®, USB-Port, Smartphone kompatibel
- Lufttemperaturanzeige
- Reifendruck-Überwachung
- 5 Jahre Garantie

THE SAND RACER !

FRED FOSSE

IHRE ERSTE REISE ÜBER DEN ATLANTIK TRAT DIESE 1941 INDIAN SCOUT IM ZWEITEN WELTKRIEG AN. DIE MISSION DAMALS: FRANKREICH BEFREIEN. ES SOLLTE NICHT IHR LETZTER TRIP ÜBER DEN GROSSEN TEICH SEIN. DAS BIKE STELLTE SEINE AUSSERGEWÖHNLICHE DURCHSETZUNGSKRAFT BEI ZAHLREICHEN STRANDRENNEN IN DÄNEMARK UND DEN USA UNTER BEWEIS.

Text von Charlie Lecach - Photos von Laurent Scavone



Altersmüdigkeit ist für die Scout ein Fremdwort. Auch noch im ehrwürdigen Alter von 78 Jahren steht das Bike für die kommende Rennsaison bereit. Damit nicht genug: Den Rest des Jahres verbringt sie als Alltagsmotorrad auf öffentlichen Straßen. Einzige Unterschiede zum Renn-Outfit: Beleuchtung und das obligatorische Nummernschild. Der stolze Besitzer dieses Dauerläufers ist Fred Fosse, der eine Immobiliengesellschaft im Westen von Paris leitet. Fred trägt in der Regel weder Anzug noch Krawatte – auch die restlichen Klischees eines Immobilienmaklers treffen auf ihn nicht zu. Fred lebt einen anderen Lifestyle, den eines echten Bikers. Bereits im Alter von elf Jahren lernte er gemeinsam mit seinem Bruder auf Trial-Bikes die Kunst der wahren Motorradbeherrschung. Schnell stellte er jedoch fest, dass der Motocross-Sport schlichtweg seine finanziellen Mittel sprengen würde. Kurzerhand sattelte er auf BMX um und stieg in kurzer Zeit zur Elite der französischen Szene auf. 1984 machte er sich beim berühmten BMX-Contest im französischen Bercy einen Namen. Fred trat bei der Weltmeisterschaft an und trug sich im nationalen BMX-Ranking in Frankreich auf Rang acht ein.

Mit 25 Jahren schlug Fred Fosse einen anderen Weg, den der Vernunft, ein. Er besorgte sich einen sicheren Job und genoss die Zeit mit seiner Familie. Doch das Verlangen nach kraftvollen Zweirädern wollte nicht enden. Mit 33 Jahren machte er seinen Motorradführerschein. Bei der Suche nach einem geeigneten Untersatz wandte er sich schnell von den schweren modernen Motorrädern ab und legte den Fokus auf Bikes vergangener Tage, die mit geringem Gewicht und hoher Agilität dem Fahrstil des Ex-BMX-Profis entsprachen. Die Wahl fiel schließlich auf eine Scout 741 aus dem Baujahr 1941, die im gleichen Jahr gemeinsam mit der US-Armee in Frankreich gelandet war.

Dieses Bike hat viel erlebt, und ein Teil davon wird immer ein Geheimnis bleiben. Wo die Scout zum Beispiel zum Einsatz kam, ist nicht bekannt. Auch die Besitzer in den Nachkriegsjahren konnten nicht ermittelt werden. Auf die Zuverlässigkeit der Scout hat das keinen Einfluss: Der Motor läuft wie ein Uhrwerk. Als Be-



THE SAND RACER !

FRED FOSSE



lohnung erhielt sie zudem eine liebevolle Auffrischung von Fred Dufrene, einem der Experten in Frankreich für Indian Motorräder vor 1953. Bei der Gelegenheit bohrte Fred den 42-Grad-V-Twin von 500 auf 600 Kubikzentimeter Hubraum auf und verwandelte das alte Schätzchen in eine Mischung aus Bobber und Vintage Racer. Mit diesem Look war die Scout perfekt für The Race of Gentlemen – kurz T.R.O.G – geeignet. Bei der Rennserie, die ausnahmslos am Strand ausgetragen wird, dürfen ausschließlich amerikanische Motorräder, die vor 1948 gebaut wurden und Hot Rods mit Flathead-Motoren teilnehmen.

2016 wollte Fred zum ersten Mal im kalifornischen Pismo Beach an den Start gehen. Das Problem: Wie kriegt er das Bike von Frankreich rüber in die USA? Er gründete den Club Kustom Surfers und startete die Initiative „Back Home For Race“. Gemeinsam planten die Enthusiasten die Reise der Indian zurück in ihre Heimat, dokumentiert durch die beiden französischen Motorradmagazine Kustom Magazine und Moto Heroes sowie den Top-Comiczeichner Frank Margerin, dessen geschickte Bleistiftstriche die Highlights der Reise-Odyssee festhielten.

Die Dramatik hielt bis zur letzten Minute an: Kurz vor dem ersten Start zum Sandrennen sprang der Motor nicht an. Zuvor war bereits der Lenker bei dem Transatlantikflug beschädigt worden. Dabei hatte das Team die Maschine vor dem Abflug in Paris noch eingehend gecheckt. Anstatt nun in Panik zu geraten, behielten Fred und sein Team einen kühlen Kopf. Im nahegelegenen Dorf San Luis Obispo ließen sie den Lenker schweißen. Bei einer weiteren gut ausgestat-





ten Werkstatt gingen sie beim Motor auf Fehlersuche, der schnell gefunden war: ein defekter Kondensator. Bei den Samstagsläufen zeigte die Scout, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Der Rennsonntag musste wegen eines Hurrikans abgesagt werden. Es war zugleich das letzte Mal, dass das T.R.O.G. in Kalifornien ausgetragen wurde. Die Folgeveranstaltungen fanden wieder im bekannten Austragungsort in New Jersey statt. In der Zwischenzeit ließ Fred seine Indian 2017 zum ersten Mal in Romo in Dänemark von der Leine.

Dieser Mega-Event in Europa ist für seine fantastische Atmosphäre bekannt und im Vergleich zur USA-Reise nur einen Katzensprung von Paris entfernt. Doch Fred konnte nicht loslassen und deshalb zog es ihn 2018 wieder in die USA. So nahm er beim Race of Gentlemen in Wildwood Beach in New Jersey teil – dieses Mal ohne negative Zwischenfälle. Was keineswegs selbstverständlich ist: Zahlreiche Konkurrenten stürzten über die tiefen Furchen auf dem zerklüfteten Strand schwer und mussten schmerzhaft feststellen, dass auch feiner Sand sehr hart sein kann. Fred kannte die Gefahr, ließ sich jedoch nicht abschrecken. Stattdessen genoss er den nostalgischen Flair, der beim Race of Gentlemen allgegenwärtig ist. Da auch die Technik der Bikes aus vergangenen Tagen stammt, kommt es

noch mehr auf den Mut, Entschlossenheit und das Talent der Fahrer an. Bei der Scout sind Avon-MKII-Reifen auf Stahl-Speichenfelgen aufgezogen, ein Linkert-Vergaser übernimmt die Gemischaufbereitung und gebremst wird mit Trommelbremsen, die von Richard Schönfeld

in Deutschland für eine bessere Performance aufbereitet wurden. Das Getriebe ist etwas kürzer übersetzt, da das Ritzel von 35 auf 48 Zähne umgestellt wurde. Damit beschleunigt die Scout besser. Das ist besonders wichtig, da die Rennen nur über kurze Distanzen gehen. Heute wird Fred Fosse von Indian Frankreich gesponsert und kann dank des guten Willens von Pierre Audion die amerikanische Marke mit ruhmreicher Vergangenheit bei diesen Rennen repräsentieren.

Nachdem Fred 2018 erneut bei Romo am Start war, plant er schon eine Rückkehr für 2019 an den Strand in Dänemark. Dann wird er bestimmt auch wieder die Chance nutzen und wie bei den T.R.O.G.-Rennen in Prismo Beach ein wenig surfen. Sicher ist, dass ihn seine treue Indian Scout begleiten wird. Dann mit einer Hunt Magnetzündung, die ein paar Gramm einspart und auch die Zündspannung erhöht. Und wer weiß, vielleicht erhält sie auch eines Tages den kraftvollen Motor einer 1948er Indian „Big Base“ Racing-Scout – träumen wird erlaubt sein...





TUNING

CHIEFTAIN 2019

JEDER MÖCHTE SEINEM BIKE EINE IDENTITÄT VERLEIHEN, DIE SEINE PERSÖNLICHEN VORLIEBEN UND SEINEN FAHRSTIL WIDERSPIEGELT.

Auf einer Indian gibst Du immer eine gute Figur ab. Mit der Fülle an Zubehör aus dem Indian Motorcycle Katalog kann jeder sein Bike in ein einzigartiges Exemplar verwandeln. Dein Händler gibt Dir hilfreiche Ratschläge für den Umbau Deiner Maschine. Alternativ steht Dir auf der Indian Motorcycle Website der Online-Konfigurator zur Verfügung, damit Dein Bike genau so aussieht, wie Du es Dir vorstellst.



DREH DIE LAUTSTÄRKE AUF
Rüste Deine Seitenkoffer mit zwei weiteren POWERBAND™ AUDIO Lautsprechern aus. Deine Lieblingssongs erklingen in einem völlig neuen Sound, und auch dein Sozium erfreut sich an einem großartigen Klangerlebnis.
Art.-Nr. 2883924

FAHRER-TRITTBRETT
Premium-Trittbretter (schwarz oder verchromt) mit Indian Motorcycle Headdress Logo & geriffelten Fußrasten im Chromfinish.
Art.-Nr. 2883021-156
Art.-Nr. 2880728-468

GROSS IN SACHEN KOMFORT
Extended-Reach-Sitz für große Fahrer mit komfortabler Polsterung und der Option zur Anbringung einer Fahrer Sissybar.
Art.-Nr. 2883663



ERHÖHTER LENKER
Dieser mittelhohe Lenker in Chrom oder Schwarz richtet sich an große Fahrer und an all jene, die eine höhere Griffposition bevorzugen.
Art.-Nr. 2883450-266



CHIEF DARK HORSE



REMUS
CUSTOMEXHAUST



REMUS SLIP-ON AUSPUFF, EURO 4

Das puristische Design des mattschwarzen REMUS* Auspuffs (Euro 4 Standard - keine Kalibrierung notwendig) harmoniert perfekt mit der Dark Horse und hebt den Sound des Thunder Stroke 111 Motors noch eindrucksvoller hervor.

* auch verchromt erhältlich
Art.-Nr. 28A0006-156
Art.-Nr. 28A0006-266



NOCH HÖHERER LENKER

Dieser 16-Zoll hohe Ape Hanger Lenker passt perfekt zum Look und Spirit der Dark Horse. Fans einer hohen Griffposition werden ihn an ihrer Dark Horse lieben.
Art.-Nr. 2883449-266



ROT UND SCHWARZ

Sitze für Fahrer und Beifahrer in rotem Echtleder bilden einen stylischen Farbkontrast zum schwarzen Bike.
Art.-Nr. 2881765, Art.-Nr. 2881766



ELEGANTE FUSSRASTEN

Gummimantel, geriffelte Fußraste für den ultimativen Komfort, erhältlich in schwarzem oder verchromtem Finish.
Art.-Nr. 2883021-156, Art.-Nr. 2880728-468



TUNING

SCOUT SIXTY



WINDSCHUTZSCHEIBE: Purer Indian Classic Spirit – diese 19 Zoll hohe Windschutzscheibe bietet erstklassigen Schutz und lässt sich in Windeseile anbringen und demontieren. Art.-Nr. 2879575.

BEINSCHÜTZER: Designed für das perfekte Finish Deiner Scout. Diese Beinschützer gestalten jede Fahrt noch sicherer. Art.-Nr. 2881756-156, Art.-Nr. 2881756-266.

SOLO-GEPÄCKTRÄGER: Einfach am hinteren Fender zu installieren bietet er eine stabile Transportmöglichkeit für Gepäck, das sich einfach und sicher befestigen lässt. Art.-Nr. 2880900-156.

SATTELTASCHE: Satteltasche aus Leder und Canvas mit gutem Wasserschutz, nur für die rechte Seite. Befestigung über Lederband. Art.-Nr. 2882518-01.



REMUS
CUSTOMEXHAUST

REMUS SLIP-ON AUSPUFF

Der Remus Slip-On Auspuff (schwarz oder verchromt) baut kürzer als der Original-Auspuff, ist Euro 4 konform und überzeugt mit einem kehligen Sound.

Art.-Nr. 28A0003-156, Art.-Nr. 28A0003-266.

LEDER-SATTELTASCHEN

Diese Leder-Satteltaschen (schwarz oder braun) sind separat erhältlich, begeistern mit einem klassischen Look und bieten Extra-Stauraum auf Deinen Touren.

Art.-Nr. 2880234-01, Art.-Nr. 2880234-05.



SCOUT BOBBER



ABDECKUNG FÜR VORDERRADBREMSE

Gefräste Aluminiumabdeckung für die Vorderradbremse Deines Scout Bobber. Erhältlich in Schwarz/Aluminium oder verchromt. Art.-Nr. 2882307-468, Art.-Nr. 2882307-156.

KUPLUNGSGEHÄUSE-ABDECKUNG

Gefräste Aluminiumabdeckung für das Kupplungsgehäuse. Erhältlich in Schwarz/Aluminium oder verchromt. Art.-Nr. 2881998-156, Art.-Nr. 2881998-468.



SOLO-GEPÄCKTRÄGER

Einfach hinter dem Sitz am kurzen Fender zu befestigen, eine ideale Transportmöglichkeit für Dein Gepäck. Art.-Nr. 2880900-156

FAHRER-FUSSRASTEN

Geriffelte Premium-Fußrasten - schwarz oder verchromt, mit Gummibeschichtung und Indian Motorcycle Logo. Art.-Nr. 2882294-156, Art.-Nr. 2882294-468.

REMUS SLIP-ON AUSPUFF

Der Remus Slip-On Auspuff (schwarz oder verchromt) baut kürzer als der Original-Auspuff, ist Euro 4 konform und überzeugt mit einem kehligen Sound. Art.-Nr. 28A0003-156, Art.-Nr. 28A0003-266.

1920 SOLO-SITZ

Wasserdichter Echtleder-Sitz (schwarz oder braun), stabil befestigt für höheren Komfort und eine perfekte Sitzposition, designed im Indian Style der 1920er Jahre. Art.-Nr. 2880905-01, Art.-Nr. 2880905-05.



INDIAN RENTAL

STEIGE IN EIN FLUGZEUG UND AM ZIELORT AUF EINE INDIAN!

STARTE JETZT DEINEN ROADTRIP UND ERLEBE DIE FASZINIERENDEN LANDSCHAFTEN UND KULTUREN IN DEN USA, SCHOTTLAND UND GRIECHENLAND.

INDIAN RENTAL ist Dein Ticket zu einem großartigen Mietmotorrad. Ausgewählte Indian Händler rund um den Globus bieten diesen Topservice an - und Dir damit die Chance auf ein Bike aus der Chief-Baureihe. Plane Deine eigene Route und genieße Dein persönliches Abenteuer.



USA

TENNESSEE

Music City Indian Motorcycle
1003 8th Ave S
Nashville, TN 37203
www.musiccityindianmotorcycle.com

GEORGIA

Indian Motorcycle of Marietta
1750 Cobb Pkwy S
Marietta, GA 30060
www.indianmotorcyclemarietta.com

TEXAS

Mission City Indian Motorcycle
28611 Interstate 10 W
Boerne, TX 78006
www.missioncityindian.com

KALIFORNIEN

Indian Motorcycle of Redlands
215 E Redlands Blvd
Redlands, CA 92373
www.indianmotorcycleredlands.com

Indian Motorcycle of San Diego
9240 Clairemont Mesa Blvd
San Diego, CA. 92123
www.indianofsd.com

SCHOTTLAND

Alba Custom
553 Gorgie Road,
Edinburgh,
EH11 3XX
www.albacustoms.com/rental/

GRIECHENLAND

FER Tourist Services IKE
90 Dimitriou Gounari Str
Marousi 15124
www.legendaryrides.eu



LEGENDÄRE TOUREN IN GRIECHENLAND

Auf Dich warten die herrlichen Straßen Griechenlands. Sie führen entlang der malerischen Küsten bis hin zu atemberaubenden Aussichtspunkten, durch verträumte Dörfer zu weltberühmten und geschichtsträchtigen Sehenswürdigkeiten. Pavlos Emmanuel weiß genau, was Biker anspricht, und der Tour-Guide von Legendary Rides kennt die unterschiedlichsten Strecken und Ruheplätze. Alle geführten Touren beinhalten eine Indian Chieftain als Mietmotorrad ab Athen, einen Reiseleiter, Unterkunft in 4-Sterne-Hotels, Mahlzeiten, Benzin, Pannenhilfe, Eintrittsgelder für ausgewählte Sehenswürdigkeiten, GPS-Daten und vieles mehr.

Chieftain Wochenend-Touren: Zwei-Tages-Tour (Samstag und Sonntag) mit einer Chieftain durch wunderschöne Landschaften.

Grand Mani Tour: Fünf-Tages-Tour entlang der Küste und über den südlichen Peloponnes.

Elladikon Tour: Sechstägige Motorrad-Tour durch Griechenland mit einer durchschnittlichen Fahrtstrecke von 160 Kilometer pro Tag.

Isle of Morea Tour: Sieben-Tages-Tour über den Peloponnes zur Erkundung wunderbarer Orte. Durchschnittliche Fahrtstrecke pro Tag: 160 Kilometer.

Weitere Informationen und Preise unter www.legendaryrides.eu

AMERICAN FLAT TRACK 2019

WER SCHLÄGT JARED MEES?

Von links nach rechts:
Briar Bauman, Jared Mees,
Bronson Bauman



IN DEN BEIDEN SAISONS NACH DER RÜCKKEHR IN DEN RENNSPORT HAT INDIAN MOTORCYCLE DEN AMERICAN FLAT TRACK DOMINIERT. DURCH SEINE MEISTERSCHAFTSSIEGE 2017 UND 2018 AUF DER INDIAN FTR750 HAT DER WERKSFÄHRER JARED MEES EINDRUCKSVOLL SEIN GROSSES KÖNNEN DEMONSTRIERT.



In der Meisterschaft 2019 stehen 18 Rennen in Amerika auf dem Programm. Die beiden neuen Werksfahrer Briar Bauman und Bronson Bauman ergänzen das dominierende Indian Motorcycle Racing Team. Der ehemalige Werksfahrer Brad Baker ist weiterhin Teil des Teams und gibt den beiden Brüdern wertvolle Tipps.

Briar Bauman beendete die Meisterschaft 2018 auf dem dritten Rang. Er erzielte drei Podiumsplätze und gewann das Rennen in Mechanicsburg, Pennsylvania. Große Hoffnungen setzt Indian auch auf Bronson Bauman. Der 21-Jährige erzielte der in der abgelaufenen Saison zwei

Top-Fünf-Platzierungen und fuhr davon ein Mal auf den zweiten Rang.

150.000 \$ Preisgeld zu gewinnen!

Indian Motorcycle unterstützt auch Privatfahrer mit einem Preisgeld von 150.000 \$, das über die Saison ausgeschüttet wird. 2019 verspricht die American Flat Track Series erneut absolute Spannung und harte Kämpfe. Folge den Rennen auf www.americanflattrack.com.

- 14. März - Daytona TT - Daytona International Speedway, Daytona Beach, Floride
- 23. März - Atlanta Short Track - Dixie Speedway, Woodstock, Georgie
- 20. April - Texas Half-Mile - Texas Motor Speedway, Fort Worth, Texas
- 27. April - Wild Horse TT - Wild Horse Pass Motorsports Park, Chandler, Arizona
- 11. Mai - Perris Half-Mile - Perris Auto Speedway, Perris, California
- 18. Mai - Sacramento Mile - Cal Expo, Sacramento, California
- 26. Mai - Springfield Mile I - Illinois State Fairgrounds, Springfield, Illinois
- 1. Juni - Red Mile - Red Mile, Lexington, Kentucky
- 15. Juni - Laconia Short Track - Laconia Short Track - New Hampshire Motor Speedway, Loudon, New Hampshire
- 29. Juni - Lima Half-Mile - Allen County Fairgrounds, Lima, Ohio
- 6. Juli - New York Short Track - Weedsport Speedway, Weedsport, New York
- 4. August - Buffalo Chip TT - Buffalo Chip, Sturgis, South Dakota
- 6. August - Black Hills Half-Mile - Black Hills Speedway, Rapid City, South Dakota
- 17. August - Peoria TT - Peoria Motorcycle Club, Peoria, Illinois
- 1. September - Springfield Mile II - Illinois State Fairgrounds, Springfield, Illinois
- 7. September - Williams Grove Half-Mile - Williams Grove Speedway, Mechanicsburg, Pennsylvania
- 21. September - Minnesota Mile - Canterbury Park, Shakopee, Minnesota
- 28. September - Meadowlands Mile - Meadowlands Racing & Entertainment, East Rutherford, New Jersey



DAS NEUE SERIENBIKE FTR 1200

basiert auf der Rennmaschine **FTR750** und entstammt damit den Rennstrecken des American Flat Track. In diesem Jahr kommt die FTR 1200 zu den Indian Vertragshändlern. Besuche die Indian Website und sichere Dir die Gelegenheit, ein Exemplar zu gewinnen.



KONTAKTIERE JETZT DEINEN HÄNDLER UND VEREINBARE EINE PROBEFAHRT!

GROSSE VERLOSUNG VON INDIAN MOTORCYCLE® UND WHEELS & WAVES

GEWINNE EINE FTR™ 1200



BESUCHE DIE WEBSITE WWW.WHEELS-AND-WAVES.COM
BESTELLE DEIN 4-TAGES-TICKET FÜR DAS FESTIVAL VOM
14. BIS 17. JUNI 2019. DEIN TICKET IST ZUGLEICH DAS LOS
FÜR DAS FTR™1200-GEWINNSPIEL.



WHEELS
&
WAVES
BIARRITZ

AM GEWINNSPIEL KÖNNEN AUSSCHLIESSLICH PERSONEN TEILNEHMEN, DIE IHR 4-TAGES-TICKET
AUF DER WEBSITE WWW.WHEELS-AND-WAVES.COM GEKAUFT HABEN.
DIE TEILNAHMEBEDINGUNGEN ZUM GEWINNSPIEL SIND UNTER WWW.WHEELS-AND-WAVES.COM EINSEHBAR.
MIT DER TEILNAHME AM GEWINNSPIEL AKZEPTIERST DU DIE ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN.

© 2019 Indian Motorcycle International, LLC
Trage immer einen Helm, Augenschutz und passende Bekleidung. Fahre niemals unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen.



INDIANMOTORCYCLE.DE