

HIVER 2020

Indian[®]

MOTORCYCLE



INSIDE

VOUS ET
VOTRE INDIAN

L'HISTOIRE DE
LA CHIEF

JOHNNY
L'ÉTERNEL
ROAD TRIP

LUIS
THE AMERICANO

PLUS:
TOUR D'EUROPE
SHOPPING

VOTRE CHOIX / VOTRE RIDE / VOTRE MAGAZINE



Un chien baptisé Scout

Pour commencer et au nom de tout le personnel

d'Indian Motorcycle, j'espère que vous allez bien ainsi que vos proches. Les six derniers mois ont été vraiment difficiles, et certaines personnes ont été touchées plus durement que d'autres. Ici aux États-Unis, la situation était plutôt angoissante : les clients oseraient-ils un jour franchir à nouveau la porte d'une concession ?... Mais dès la mi-avril, nous avons constaté une légère reprise. Puis d'un coup, le marché des loisirs de plein air a carrément explosé : les files d'attente s'allongeaient devant les concessions. Avec des mois records en mai et juin, nous avons enregistré un niveau de ventes historique au premier semestre... Pourquoi ? Parce que les gens n'en pouvaient plus d'être cloîtrés chez eux et avaient envie de sortir, mais en gardant une distance sociale. Il se

trouve justement que la moto est synonyme de plaisir au grand air. Pour moi aussi, ça a été une période inédite. Après trente ans passés à voyager au moins une semaine par mois, je me retrouvais à domicile à plein temps. Ma fille de 25 ans et mon fils de 22 ans étaient eux aussi rentrés au bercail. Ces retrouvailles en famille ont été pour nous un grand moment : nous avons pris un adorable chiot, un Bernedoodle que nous avons baptisé Scout (c'est lui dans mes bras, sur la photo. Il a déjà un bandana et un jouet siglés Indian Motorcycle). Fin juin, nous sommes tous partis dans un chalet sur la rive nord du Lac Supérieur, dans le Minnesota, la région où mes parents avaient un pied-à-terre quand j'étais petit. C'était sympa de partager ces souvenirs avec ma famille et il y a de magnifiques balades moto à faire sur la Highway 61.

Ce qui m'a le plus manqué durant cette période bizarre, c'est la possibilité de vous rencontrer. Le dernier rassemblement Indian auquel j'ai participé avant le confinement planétaire était aussi mon premier en tant que président d'Indian Motorcycle : la Bike Week de Daytona. Tous des passionnés, pleins d'histoires à raconter sur leur moto et leur relation avec l'entreprise. J'ai adoré les écouter et j'en redemande, même si cela doit être pour l'instant à distance. Alors continuez à nous les envoyer par Instagram, Facebook ou même une bonne vieille lettre. Nous publierons certains de vos messages dans les numéros à venir. Car ce magazine – et, à plus grande échelle, cette société – ont deux raisons d'être : vous, les motards, et notre passion commune, rouler en Indian.

Portez-vous bien et bonne route !

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ Le magazine Indian Motorcycle Riders est publié par Indian Motorcycle. Il est interdit de reproduire, en partie ou en totalité, une partie du magazine Indian Motorcycle Riders Group (IMRG) sans l'autorisation écrite expresse de Indian Motorcycle. Indian Motorcycle a tout mis en œuvre pour assurer l'exactitude de l'information contenue ici ; toutefois, Indian Motorcycle décline toute responsabilité pour les dommages ou pertes pouvant résulter d'erreurs ou d'omissions. Cela inclut les erreurs pouvant résulter d'une négligence, d'un accident ou de toute autre cause. De plus, Indian Motorcycle ne sera pas tenu responsable des produits ou services mentionnés dans cette publication. Tous droits réservés. Visitez Indian Motorcycle en ligne au www.indianmotorcycle.com. Indian Motorcycle, huile moteur Indian Motorcycle, Indian Motorcycle Riders Group et Indian Motorcycle Riders sont des marques déposées d'Indian Motorcycle International, LLC. Droit d'auteur 2020 par Indian Motorcycle Riders. International Female Ride Day® est une marque déposée par Vicki Gray. BIKE SHED MOTORCYCLE CLUB® est une marque déposée de Bike Shed Motorcycle Club Ltd. Imprimé en France.



@jamesclarke._



@rohitroy500



@sphenixjones



@sinje.gottwald

INDIAN MOTORCYCLE SUR INSTAGRAM

Nos motos volent la vedette partout dans les médias sociaux. N'oubliez pas de partager vos moments favoris en Indian avec nous sur @IndianMotorcycle.



@nico_ladons_team



@chazsterhd



@darkhorserider2019



@leahtokelove37



@qnami



@brittanymorrow



@just_the_letter_v



Même les escortes de police ont rejoint cette photo de groupe prise à Richmond, en Virginie, lors de l'International Female Ride Day® de 2017. Ci-dessous : La fondatrice Vicki Gray. Ci-contre: Des femmes d'un peu partout du monde entier publient des photos de leurs expériences à l'IFRD.

INTERNATIONAL FEMALE RIDE DAY®



Tous les ans depuis 2007, la journée internationale du ride au féminin, l'International Female Ride Day®, rassemble des femmes du monde entier. Elles n'ont pas les mêmes antécédents et ne se croisent généralement pas sur la route, mais toutes adorent rouler à moto et souhaitent inciter d'autres femmes à les rejoindre.

► De quoi s'agit-il ?

D'une journée destinée à mettre en lumière les motardes de tous pays, indépendamment de leur monture ou d'un club, en les invitant à rouler. Indian Motorcycle était partenaire de l'édition 2020.

► Quand a-t-elle lieu ?

En raison de l'épidémie, l'IFRD a été reportée cette année au 22 août. Mais en 2021, elle retrouvera sa date habituelle : le premier samedi de mai. Tous les détails sur motoress.com.

► Comment cela a-t-il commencé ?

Si le père de Vicki Gray, l'initiatrice du mouvement (ci-dessus), ne faisait pas de moto, il pilotait en revanche des avions. Il adorait donc la vitesse, l'accélération, les virages. Une passion communiquée à sa fille, qui a retrouvé ces frissons au guidon d'une moto. Elle a conduit sa première moto à 16 ans et n'a jamais cessé depuis. Rapidement, elle s'est mise à la compétition avant de devenir monitrice.

Il existait forcément d'autres femmes à moto, elle le savait, mais elles étaient pour

ainsi dire invisibles. On les voyait rarement dans les catalogues moto, et rares étaient les communautés de motardes avec qui échanger. En 1998, elle a décidé d'y remédier en créant un premier site Internet, Race Girl, puis l'actuel site Motoress afin de leur offrir une plateforme et un soutien. On y trouve l'actualité moto, des conseils de conduite ainsi que des essais de motos et d'équipements. Mais Vicki voulait aller plus loin. Comme elle l'avait constaté, les femmes ont peu d'occasions de rouler, par conséquent de rencontrer leurs consœurs.

« Ce n'est pas facile, » explique-t-elle. « Pour une femme ayant une carrière, un compagnon, des enfants, une maison à tenir et beaucoup à faire, la moto n'est pas une priorité. » Elle a donc créé une journée où elle en deviendrait une !

La première International Female Ride Day® a eu lieu à l'été 2007. « Je voulais que l'on cesse de voir les femmes comme d'éternelles novices au guidon. Elles roulent depuis toujours ! ». Problème, on ne les voit pas souvent rouler... Vicky a trouvé une solution simple : « J'ai demandé aux motardes d'aller rouler ce jour-là pour montrer à tous combien nous sommes nombreuses. » La première année était cantonnée au Canada et aux USA mais, dès la deuxième, le Royaume-Uni, l'Australie et le Kenya les ont rejointes. Puis des motardes d'autres pays se sont passés le mot et sont venues grossir les rangs. Treize ans après, le mouvement est désormais mondial. « Les femmes font exactement la même chose que moi, au même moment, partout dans le monde, » reprend-elle. « C'est un sentiment d'unité fantastique, ça me donne presque la chair de poule. »



Et de conclure : « Beaucoup de femmes ont mis le pied à l'étrier grâce à l'International Female Ride Day®. Elles y voient un modèle et c'était bien le but. Comme je le dis aux motardes, elles font ainsi figures d'exemple. Leur message a toujours été l'inclusion et la diversité – un message fort qui continue de faire son chemin. C'est incroyable. »

► Comment y participer ?

Pour trouver une sortie moto dans votre région l'an prochain, contactez votre concessionnaire ou cherchez sur Facebook. Vous n'en voyez pas ? Aucun problème : créez votre propre sortie. Peu importe le lieu, la durée et le nombre de participantes. Allez-y seule ou avec une amie, et pensez à poster une photo de votre ride sur les réseaux sociaux en la taguant #IFRD ou #InternationalFemaleRideDay.



Par Charlie Lecach
Photos : Archives Indian & C. Lecach

*Tableau de bord
Indian Chief 1948*

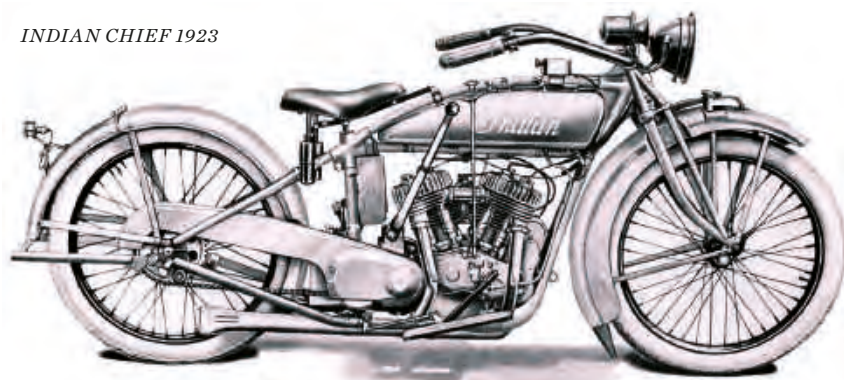


LA MOTO DES CHIEFS !

De 1922 à 1953, la première génération de modèles Chief écrivait l'une des principales pages de l'histoire Indian. Retour sur trois décennies de ces mythiques Big Twins, ressuscités par l'actuelle Indian Motorcycle Company en 2014.

Si la production Indian compte de nombreux modèles mythiques au cours des 52 premières années de son existence, deux machines en particulier n'ont rien d'anecdotique et marquent durablement la mémoire collective : la Scout et la Chief. Un peu comme aujourd'hui en quelque sorte. La première des deux vient moderniser la gamme en 1920, sans pour autant signer l'arrêt de mort de la Powerplus, lancée en 1916 et construite en grandes quantités durant la Première Guerre mondiale. Du haut de ses "modestes" 600 cc, la Scout

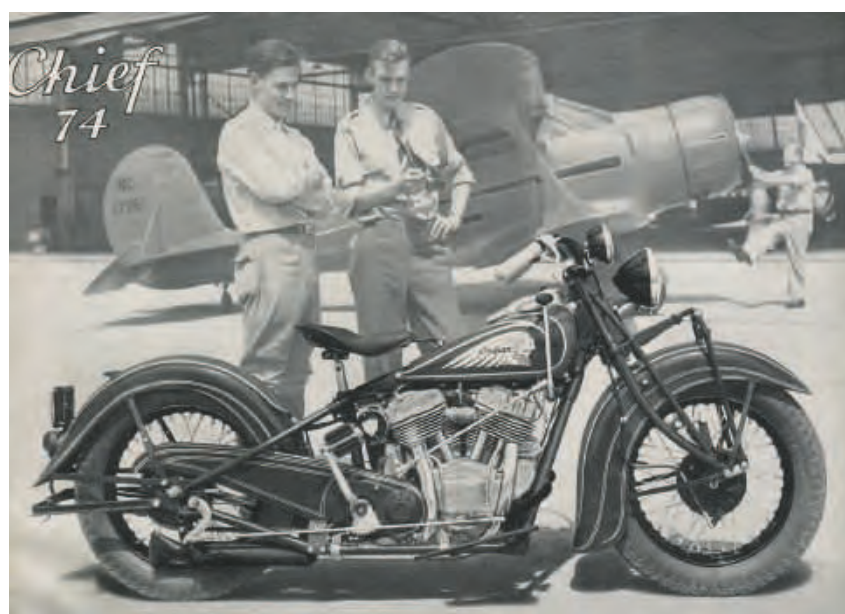
INDIAN CHIEF 1923





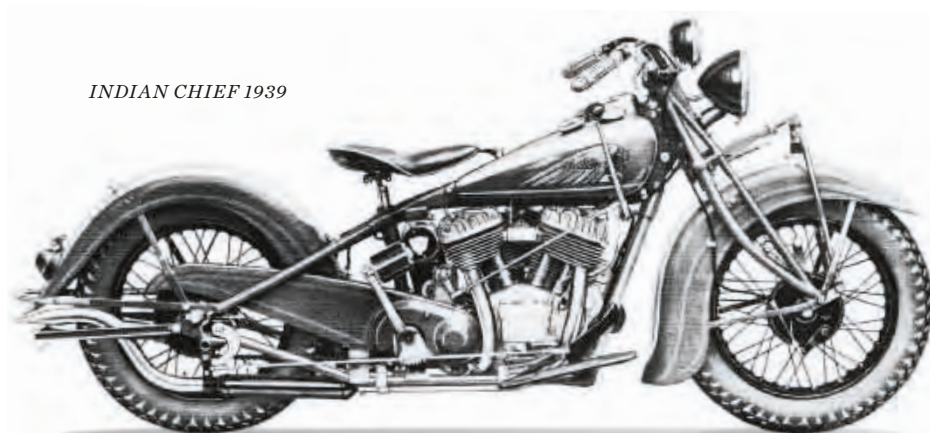
Indian Chief 1925

s'avère être une excellente moto, au point d'être également déclinée en version Chief de 1000 cc dès le lancement du millésime 1922. La présentation officielle de cette Chief se fait le 5 septembre 1921 et le succès est immédiat. Une fois encore, l'ingénieur irlandais Charles B. Franklin fait des miracles avec sa mécanique à soupapes latérales, dont le carter de distribution contient deux arbres à cames. La transmission primaire, à engrenages hélicoïdaux en bain d'huile, fait le lien entre le bicylindre à 42° et sa boîte de vitesses à trois rapports, fermement boulonnée au moteur. Ce groupe propulseur est lui-même vissé dans le double berceau inférieur de son cadre rigide, aux proportions généreuses. L'ancien châssis suspendu par lames de ressorts de la Powerplus était certes en avance sur son temps, mais peu esthétique et avait tendance à causer des ruptures de chaîne. En revenant à une triangulation arrière rigide, Indian adopte un design plus harmonieux et mise tout sur les ressorts de sa selle, ainsi que sur sa fourche à roue tirée et lames de ressorts. Jusqu'en 1926, les cylindres de la Chief sont de type "borgne",



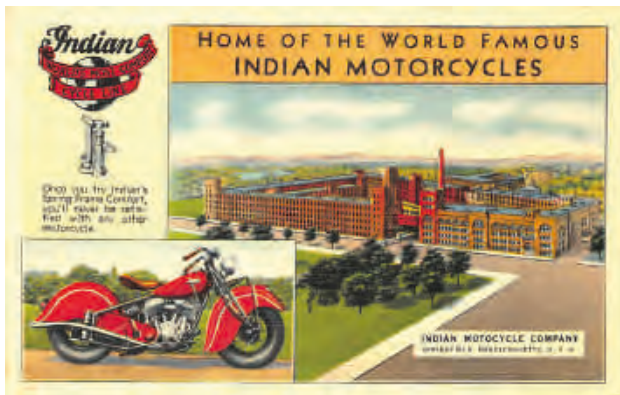
Publicité Indian Chief 1939

si bien qu'on ne peut pas en démonter les culasses. On accède donc aux soupapes par le biais de trappes filetées amovibles, dont deux reçoivent aussi les pas de vis des bougies. Parallèlement à cette Chief de 1922, la Powerplus poursuit provisoirement son existence, mais est renommée "Standard", pour ne pas laisser sous-entendre qu'elle puisse être plus puissante que la grande nouveauté du constructeur de Springfield. Poussée dans une variante 1189 cc en 1921, cette Standard vit ses derniers instants en 1924, tandis que la Big Chief de 1206 cc vient rejoindre la Chief de 1000 cc au sein de la gamme. La Scout est toujours aussi populaire, car bénéficiant d'une forte promotion de la part de la marque. Elle compte en effet inviter la jeune clientèle dans ses rangs grâce à cette 600 cc, afin de les motiver ensuite à passer aux Big Twins.



INDIAN CHIEF 1939

INDIAN CHIEF HISTORY



Carte commerciale Indian 1941

Cette politique commerciale est encore plus accentuée avec l'arrivée du monocylindre Prince de 350 cc en 1925. Cependant, ce sont bien les grosses Chief et surtout Big Chief qui forgent la réputation de la marque, ces motos étant de véritables chevaux de trait aptes à tracter n'importe quelle charge, le plus souvent attelées à un sidecar. D'autant qu'il existe un département du "Wigwam" – surnom donné à l'usine – dans lequel on rend leurs moteurs encore plus puissants, sur demande des clients. Ces "B-Motors" sont assemblés par des techniciens dédiés, qui donnent naissance en séries très limitées à de véritables bolides, aussi bien sur bases de Chief que de Scout. Gros carburateurs, pistons aluminium, arbres à cames performants, jeux plus importants dans les pièces en mouvement afin d'éviter les serrages, tout est optimisé sur ces modèles Daytona, Savannah ou Bonneville. Malgré cela, les ingénieurs de la Chief se reposent un peu sur leurs lauriers pendant quatre années, jusqu'aux premiers réels changements mécaniques des modèles de série en 1926. Ils concernent principalement l'embellissage mais ne changent pas l'aspect extérieur. Après ces quelques améliorations internes, le bureau d'études délaisse de nouveau le Big Twin Indian afin de se concentrer sur sa Scout et sur une autre nouveauté, la superbe quatre cylindres récemment acquise en rachetant la marque Ace. Quelques nouveaux perfectionnements sont apportés au V-Twin en 1928, millésime qui voit également arriver le premier frein avant, simultanément chez tous les constructeurs américains. En mars 1930, avec le président E. Paul duPont aux commandes, Indian peut se développer de plus belle, ce nouveau patron étant un véritable



Publicité Indian Chief 1946

motard dans l'âme et pas un simple dirigeant d'entreprise. Dès lors, la Chief change d'allure, en adoptant son nouveau réservoir aux belles formes galbées, en lieu et place de l'ancien bidon entretubes en usage depuis plus de vingt ans. Le millésime suivant conserve

1940 Indian Chief CAV (Continental Army Vehicle) avec side car.



Indian Chief 1948.





Veilleuse Indian Chief 1948



*Compteur
Indian Chief
1952*

encore ce réservoir en fonte d'aluminium aux parois épaisses, jusqu'à épuisement du stock et son remplacement par un modèle plus classique en tôle emboutie. Si les Chief deviennent de plus en plus robustes grâce à des raffinements techniques, elles sont aussi de plus en plus esthétiques. Le klaxon "tête d'indien" fait partie des plus merveilleuses pièces jamais produites par le constructeur, de même que les peintures deux tons se démarquent par de superbes graphismes. À défaut de grands progrès techniques, l'année 1940 est marquée par l'apparition de gros garde-boue généreusement flasqués, imitant le style des automobiles de l'époque. Si certains motards n'apprécient pas ce relooking jugé inutile, la majorité l'adopte. Cette superbe carrosserie s'accompagne d'un cadre coulissant suspendu, ainsi que de culasses aux ailettes élégamment profilées. Hélas, la guerre fait rage en Europe et les 5000 Chief CAV militaires (Continental Army Version) commandées par l'armée française, privent les concessionnaires américains de motos. C'est d'autant plus désolant que, selon la "légende urbaine", la moitié de cette cargaison aurait coulé à la suite d'un torpillage dans l'Atlantique, ce qui n'a jamais été prouvé. On sait en revanche que beaucoup de ces CAV livrées à la France sont immédiatement réquisitionnées par l'ennemi et en partie envoyées vers le front de l'est. Après des exercices 1944 et 1945 catastrophiques pour le constructeur de Springfield, Indian rebondit en 1946 avec sa nouvelle génération de 1200 Chief civiles. C'est le retour des "skirted fenders", ces garde-boue à jupes. Mais aussi de la fourche Girder empruntée au modèle 841, une petite série de V-Twins transversaux à cardan. Si ces Chief de 1946 à 1948 sont sans doute les plus iconiques de toute l'histoire de la marque, leur superbe design masque



Indian Chief 1952 avec sa fourche télescopique

malheureusement un manque de développement technique face à la concurrence. Les mécaniques à soupapes latérales et leurs boîtes à trois vitesses sont certes indestructibles, mais déjà dépassées sur le plan technologique. Le PDG Ralph B. Rogers préférant miser sur de nouvelles Indian Arrow et Scout censées rivaliser avec les motos anglaises, les Chief sont retirées du catalogue 1949. Elles reviennent en 1950, avec une fourche télescopique hydraulique et un moteur poussé à 1300 cc. Hélas, les chiffres de production sont en chute libre, ces quelques efforts ne suffisant pas à sauver Indian de la faillite en 1953. Il faut attendre 60 ans pour que les élégantes lignes de la Chief reviennent sur le devant de la scène, et grâce au moteur Thunder Stroke 111, son succès est cette fois assuré pour de bon !

Indian Chief Classic 2014 et Indian Chief 1948.



Vous n'avez pas choisi n'importe quelle moto. Vous avez choisi une Indian. Vous ne pouviez peut-être pas résister à l'héritage que cette marque peut transmettre, ou vous vouliez une moto que vous pourriez vraiment faire vôtre. Quel que soit votre raison, vous avez choisi de vous démarquer. Nous avons collectés vos témoignages avec leur spontanéité, leur sincérité, leur passion, leur émotion.... La place nous a manqué tellement ils ont été nombreux, en voici quelques-uns.



◀ **THIERRY
SUISSE, SCOUT
BOBBER &
ROADMASTER**

“Des milliers de kilomètres à deux et chacun sa monture !!!”

WHY



◀ **VINCENT - FRANCE,
1200 SCOUT**

“Bonjour, Mon histoire avec INDIAN a commencé de manière très particulière, grâce à ma femme qui était hospitalisée pour quelque chose de grave (pas le covid!)... ET oui, fin Juin j'ai failli perdre ma moitié suite à une rupture d'anévrisme. Elle était donc en service de réanimation et lors d'une de mes nombreuses visites elle me dit: “La vie est précieuse et il faut en profiter et là je ne rêve que d'une chose, une balade en moto avec toi !!!” Elle savait que les motos Indian me plaisaient beaucoup et qu'un jour j'espérais pouvoir

en avoir une, alors elle a pris contact sans me le dire avec Indian Bastille (Paris) pour un essai pour une Scout. Je dois avouer que lorsqu'ils m'ont contacté pour l'essai j'ai été très surpris et très heureux, un vrai gamin. J'ai fait l'essai, j'ai adoré piloter cette bécane et ma femme m'a dit, on ne vit qu'une fois alors tu vas avoir ton Indian Scout !!! Ma femme va mieux et depuis Septembre je profite de ma Indian Scout!!! Un pur plaisir!!! Merci à l'équipe du Shop Indian Bastille pour leur accueil!!! Merci à toi ma moitié pour ce magnifique cadeau!!!”



◀ RÉMI - FRANCE, 1200 SCOUT

“Bonjour les indiens ! Mon meilleur souvenir avec ma Scout, c'était le 8 août 2020... Mon mariage ! Voici une des photos de ce jour magique. Pour la petite histoire de cette photo : C'est grâce à ma chérie, par le biais de sa collègue de boulot, que j'ai rencontré Fred, le boss d'Indian Valence. Après un tour rapide dans sa concession, l'envie d'essayer une Indian est vite arrivée, le monde du custom me manquait... Essai de la Scout, bon

de commande et hop, me voilà Indien !

C'est donc grâce à ma chérie que je connais le bonheur de rouler sur ces merveilleuses machines, donc quoi de plus normal que de l'associer à notre mariage pour quelques photos ! Et croisons les doigts pour qu'à la prochaine grande occasion dans ma vie, ça soit une Roadmaster sur la photo!

A&R Rémi”

ERIDE



▼ FRED - FRANCE, SCOUT BOBBER

“Bonjour, voici mon témoignage. Un coup de foudre ne s'explique pas. Une moto aperçue un jour, aiguise ma curiosité. C'est quoi cette bécane cette marque ? Et là, la raison est emportée par la passion. Des années sans ressentir ce plaisir, ces plaisirs de la route au guidon d'une moto.

À la recherche de quelque chose qui me fasse vibrer. J'y ai trouvé ce petit truc qui fait la différence. Étant sûr de mon choix, vouloir de nouveau rouler avec une bécane pas comme les autres, cette moto magique magnifique m'a fait redécouvrir les sensations de la route. 3000 km en quinze jours un roadtrip attendu depuis longtemps. Exigeante pas forcément taillée pour les grands trajets... mais peu importe. Je lui pardonne ! Pour mon utilisation de tous les jours elle est au top.

Les regards se tournent sur elle, les compliments tombent. J'ai plaisir à partager avec les curieux et les amoureux de belles mécaniques... Tellement belle qu'un ami photographe m'a demandé de poser avec ma monture. Je ne me suis pas fait prier bien sûr.

Trop fière de cette moto. Voilà mon histoire qui ne fait que commencer à son guidon.

Cordialement”



▼ PATRICK - BELGIQUE, SCOUT BOBBER & ROADMASTER

“En balade sur l’île de White en Angleterre sur une moto avec laquelle j’ai retrouvé le vrai plaisir de piloter... Un échappatoire. Fan depuis la première heure j’en suis à ma troisième et madame n’est pas en reste non plus, elle a une Scout Bobber Bronze de la même couleur. On se fait de superbes balades, merci à Indian d’avoir ressuscité le mythe et d’y avoir greffé la passion. Un vrai plaisir, une

belle rencontre, j’ai toujours voulu me démarquer des autres marques ne pas faire comme les autres et je dois dire que je n’ai pas été déçu. Moto incomparable feutrée et très agréable à piloter, un réel plaisir une balade un kif total. Très active dans le monde professionnel j’ai trouvé un échappatoire pour me ressourcer : mon Indian. Patt Hill!”



◀ ALPHONSE FRANCE, SCOUT BOBBER

“Le premier jour où je suis rentré chez Indian, j’ai su que ce serait celle-là ma moto et depuis elle m’a emmené dans plusieurs régions, en République tchèque et dans le sud de la France. Malgré que ça ne soit pas une grande routière c’est un réel plaisir.”



WHY W

▼ PAUL - ROYAUME-UNI, CHIEF VINTAGE

Je suis rentré récemment de Chine, où j’ai vécu et travaillé dix ans. J’ai toujours eu envie d’une Indian et, quand j’ai vu celle-ci en vente, ça a été le coup de foudre immédiat. J’ai juste ajouté quelques touches personnelles : emblème doré sur la colonne de direction, plumes à l’aérographe sur le garde-boue avant, guidon à commandes rapprochées, filtre à air K&N amélioré, avec couvercle muni d’un écrou facile à retirer pour vérifier l’état du filtre. Je compte aussi acheter un porte-bagages pour selle solo dès qu’il sera disponible. Cette année, j’ai dû annuler le voyage prévu aux States : le tronçon californien de la Route 66.



► **MANEL - ESPAGNE,
SCOUT BOBBER**

“Bonjour les amis !
Je suis heureux d’entrer
dans l’histoire d’une
marque qui est devenue
une légende. Jusqu’à
présent, mon expérience
avec mon Indien est très
satisfaisante et pleine
d’émotions. J’espère me
voir dans le prochain
numéro du magazine,
merci d’être là !”



ERIDE



▼ **FRANZ - ALLEMAGNE,
SCOUT & CHIEF VINTAGE**

Mon histoire est presque
ordinaire, mais tout de même
assez intéressante. J’étais
avec ma petite amie à une
réunion de motards avec les
Road Eagles près de Roth, et le
concessionnaire Indian local
avait quelques motos en expo-
sition. Ma copine est tout de
suite tombée amoureuse de la
Scout. Elle n’avait même pas de
permis de conduire à l’époque.
Plus tard, après avoir passé son
examen et acquis une certaine
expérience de la conduite, elle
s’extasiait encore sur la Scout.
Pour notre deuxième anniver-
saire, je lui ai fait la surprise
en la conduisant chez Indian à
Hollatau essayer une Scout.
Je l’ai accompagné sur une
Chieftain Darkhorse pour
qu’elle ne roule pas seule.
Pendant le tour d’essai, le
moteur Thunderstroke m’a fait
une sacrée impression.
De retour à la concession, j’ai
regardé à nouveau autour de
moi et j’ai vu la Chief Vintage en

bleu et blanc. Je l’ai beaucoup
aimé, à l’exception de la sellerie
en cuir marron. Quelques mois
plus tard, ma petite amie s’est
offerte la Scout, c’est pourquoi
j’ai fini par m’arrêter plusieurs
fois chez Iwan Bikes. Encore
et toujours, la Chief Vintage
a attiré mon attention. Cette
année, je me suis dit qu’il était
temps de changer de monture,
alors je suis retourné chez Iwan
Bikes. Soudain, la Vintage était
là, avec du cuir noir, et j’ai été
vraiment troublé.
Peu après, j’ai signé le bon de
commande. C’était au début
du mois de juin de cette année.
Depuis lors, j’ai parcouru
12 000 km et j’aime toujours
chaque kilomètre de cette
beauté. Entre-temps, Berni
(Bernhard Peintner) m’a invité
dans la capitale bavaroise
de l’IMRG, et j’ai donc fait la
connaissance d’un groupe de
personnes formidables qui font
de chaque voyage et de chaque
rencontre un véritable plaisir.



► **TOR ISDAHL - NORVÈGE, ROADMASTER - IMRG RAIN CITY**

“Salut, j’ai 58 ans et la Roadmaster 2016 est ma deuxième Indian. J’ai demandé la reprise de la précédente, une Scout, contre celle-ci car je voulais une plus grosse moto. J’adore la marque, la qualité et les performances hors pair de ses modèles, et mon concessionnaire Indian est génial. Je me suis mis à la moto très tard, il y a cinq ans seulement. Mais elle

fait maintenant partie de ma vie et je compte rester fidèle à Indian. Devinez quelle sera ma prochaine bécane !
Isdahl, Ouest de la Norvège”



WHY WE RIDE



▼ **MATHEWS ÉMIRATS ARABES UNIS, 1200 SCOUT**

“Destination Dubaï
Donnez-moi un lieu de rendez-vous et j’y serai.
C’est sympa d’être à l’abri de la pluie !”



▲ **JACEK - POLOGNE, CHIEF DARK HORSE**

“Pause sur l’Indian. Lors d’une virée dans la cordillère de Bieszczady, la région de Pologne où les routes sont les plus sympas et les plus fréquentées par les motards, je me suis reposé un moment sur mon Indian Chief.
Jacek Kapica”



Éternel road trip

L'icône francophone du rock and roll, Johnny Hallyday, qui s'est éteint en décembre 2017 aura accompli un de ces derniers souhaits l'été précédent en participant à un Road Trip aux Etats-Unis organisé par son vieil ami Pierre Billon, parolier et compositeur mais surtout passionné de moto.



Ils se sont retrouvés à une poignée de copains de longue date à la Nouvelle Orléans pour traverser l'Amérique et rejoindre Los Angeles en 10 jours.

Tous se sont retrouvés au guidon de différents modèles Indian, dont l'une d'elles, une Springfield, était amoureusement conduite par Johnny Hallyday. Le volonté du « taulier » à 73 ans était de parcourir la célèbre route empruntée par les deux héros du film d'Easy Rider réalisé en 1969. La seule différence était de l'effectuer en sens inverse Est - Ouest afin de ne pas rouler avec le soleil de face comme l'avait calculé Johnny !

De cette histoire dont rêve tout biker, est né un film remarquable réalisé par François Goetghebeur. Présenté en avant-première à Paris au Grand Rex en novembre dernier, ce long métrage fait défiler des paysages somptueux traversés par un interminable ruban de bitume. Les plans, les lumières, les ambiances, se succèdent et dans lesquels le réalisateur vient capter l'émotion et la sincérité d'un groupe de copains réunis par la même passion au fil des kilomètres et de chacune de leurs étapes.

Ce film sur DVD est disponible dans le coffret collector "A nos promesses" produit par Warner Music.



ESSENTIALS

CET HIVER, HABILLENZ VOUS AVEC VOTRE MARQUE PRÉFÉRÉE
AVEC DE NOUVEAUX T-SHIRTS, VESTES ET ACCESSOIRES.
POUR RETROUVER CES ARTICLES ET BIEN D'AUTRES, RENDEZ-VOUS SUR
INDIANMOTORCYCLE.COM OU CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE LOCAL.



CI-DESSUS: Veste en maille Arizona bleue.



A GAUCHE: Chaussure cuir montante sur semelle souple. Modèle Bryant en noir..

A GAUCHE: Tee-shirt manches longues en coton bleu marine.

EN BAS: Casque ouvert homologué. Visière à bulle fixe (3 pressions) rétro 70. Blouson Zoe bicolore noir et crème, protections épaules amovibles, doublure amovible, manches préformées, zip central. Gant à serrage élastique + patte velcro en cuir noir.





BIKE SHED

MOTORCYCLE CLUB

Cette année, Indian Motorcycle s'est associée au Bike Shed Motorcycle Club® de Londres pour vous proposer une nouvelle ligne exclusive de chemises et accessoires pour hommes et femmes, ainsi qu'un sweat-shirt BSMC x Indian Motorcycle et un maillot de course. Lancé à l'origine comme un blog en 2011, le BSMC est allé au-delà : Outre la fabrication de vêtements, l'entreprise dispose désormais d'un espace communautaire, d'une boutique, d'un bar et d'un restaurant pour les motards comme les non-motards. BSMC c'est un état d'esprit unique qui poursuit sa propre voie sereinement, tout comme Indian Motorcycle - et tout comme tous ceux qui roulent en Indian.

EN HAUT: Maillot de compétition BSMC x Indian Motorcycle.
À DROITE: Débardeur sérigraphié BSMC x Indian Motorcycle.

A LA RENCONTRE DE GO TAKAMINE

◀ **Go Takamine** est un constructeur et préparateur japonais de moto customisée très renommé, motard dans l'âme et pilote. Il signe son propre style et il est également à l'origine des brat-style bikes, ces motos minimalistes, épurées, avec une position basse, de gros pneus et une longue selle plate.





EN HAUT: Casquette bicolore imprimée BSMC x Indian Motorcycle.

CI-DESSUS À DROITE: Casquette avec patch frontal BSMC x Indian Motorcycle.

CI-DESSUS: T-shirt base-ball bicolore sérigraphié BSMC x Indian Motorcycle à manches longues.

À DROITE: De G à D : T-shirt manches courtes sérigraphié, débardeur noir sérigraphié, T-shirt base-ball bicolore BSMC x Indian Motorcycle en 2 coloris.



LE ROAD TRIP EUROPÉEN DE DEUX FILLES À MOTO.

Sinje Gottwald et Kinga

Tanajewska ont fait connaissance sur la Route de la Soie, au Tadjikistan. Trois ans plus tard, elles se sont embarquées dans leur première aventure commune. Découvrir l'Europe, pour un voyage inoubliable où elles ont parcouru des routes sinueuses et des paysages à couper le souffle, au guidon d'une FTR Rally et d'une FTR 1200.

De Leipzig à Zagreb.

Kinga et Sinje ont débuté leur périple à Leipzig, chez un concessionnaire Indian Motorcycle. Les trois premiers jours, elles ont traversé la République Tchèque et l'Autriche, en direction de Zagreb. Là, elles ont retrouvé un groupe local de bikers pour une virée dans les montagnes proche de la ville. Pour les FTR, la région s'est avérée un terrain de jeu idéal avec ses enchaînements sans fin de virages, particulièrement appréciés des deux motardes.

De Zagreb à Trogir.

La destination suivante était les lacs de Plitvice, le parc national le plus vaste et le plus ancien de Croatie. La région rappellera quelque chose aux amateurs des célèbres westerns sur le chef apache Winnetou, qui y ont été tournés. L'itinéraire empruntait aussi des routes non bitumées, dont les FTR se sont sorties brillamment.

Le jour suivant, Sinje et Kinga ont roulé jusqu'à Trogir où, hélas, leurs chemins ont dû se séparer. En raison des restrictions imposées par le Coronavirus, Sinje n'a pas été autorisée à voyager plus à l'Est. C'est donc seule que Kinga a poursuivi jusqu'au Monténégro, tandis que Sinje continuait son périple européen par l'Italie.

Bella Italia!

C'est à Bari, ville portuaire sur la Mer Adriatique, que Sinje a entamé son voyage en Italie. De là, elle a longé la côte avant de mettre le cap sur Matera, dans les terres, où elle a passé la nuit dans un incroyable logement troglodyte, dans le quartier des Sassi.

Jusqu'à Salerne, elle a dû affronter une pluie incessante, mais le trajet du lendemain le long de la côte amalfitaine a largement compensé, avec ses paysages pittoresques et ses routes sinueuses.

Après un bref détour par Naples et Capri, elle prenait dès le jour suivant la route d'Agnone,



connue pour les cloches anciennes de ses églises. La chaleur ambiante lui a fait apprécier son blouson Indian, qui l'a aidée à rester relativement au frais.

Mais le coup de cœur de Sinje a été Villamagna, un village situé à un quart d'heure à l'est de Florence. Dès son arrivée, elle s'est sentie chez elle à l'auberge Affittacamere Podere Di Belforte.

Les Balkans sauvages.

Pendant que Sinje profitait de l'Italie, Kinga explorait les montagnes des Balkans : le parc national de Durmitor au Monténégro, les Alpes albanaises et les montagnes solitaires de Macédoine. La FTR s'est montrée une fidèle monture, en l'emmenant jusqu'aux plus hauts sommets et en s'accommodant de tous les revêtements, l'asphalte comme la terre. De retour à la civilisation, elle a retrouvé d'anciens amis et fait connaissance avec de nouveaux. Kinga, qui roule d'habitude sur un gros trail complètement équipé, a particulièrement aimé la facilité de conduite de la FTR. « Malgré ses 1 200 cm³, c'est une moto vraiment agile et maniable. Elle est tellement sympa pour les balades en ville, même avec des bagages. »

Sur le chemin du retour, Kinga a fait halte à la spectaculaire cascade de Lisine en Serbie, avant de ramener enfin sa FTR en Allemagne après avoir parcouru quelque 6 000 km.

La dernière étape de Sinje.

De son côté, Sinje est rentrée d'Italie par le col de la Maloja en Suisse, où elle a terminé son expédition épuisée mais enchantée. Selon elle, c'est la meilleure chose qui lui soit arrivée depuis son retour d'Afrique. Après trois ans de voyage autour du monde, elle craignait de devenir folle dans la "normalité" de l'Allemagne. Mais cette expérience dans son Europe natale lui a prouvé que de petites évasions pouvaient aussi lui apporter cette liberté tant recherchée.

Son affection pour la Rallye transparaît à travers ses photos et ses vidéos. En montagne, sur des routes étroites ou de longues distances, la FTR est plaisante à conduire, sûre et confortable – même sous la pluie, sur route comme sur les chemins. Comme le résume Sinje, « Je ne connais aucune moto aussi polyvalente que la Rallye. Elle est venue à bout de tous les itinéraires que je lui ai fait prendre, non seulement parce qu'elle le devait mais parce qu'elle le pouvait. »

Pour en savoir plus, consultez le blog Discover Europe sur indianmotorcycle.de ou indianmotorcycle.at, ou cherchez «Sinje. Gottwald» sur Instagram et «onherbike» sur Instagram, Facebook et YouTube.



LUIS THE AMERICANO



Luis Fernandes à New York en 1932 devant Central Park



L'histoire d'une moto peut aussi avoir été celle d'une vie. Luis Fernandes dont le grand-père porte le même prénom vient en témoigner.

C'est depuis le Brésil que la famille Fernandes a débarqué au Portugal.

Luis Fernandes est un jeune vigneron dans les années 20 installé dans le centre du Portugal près de Coimbra. La grande crise qui survient dans le pays le fait fuir en bateau vers une Amérique promise. Passionné de mécanique il trouve un travail de mécanicien sur un bateau qui assure les liaisons entre New York, Cuba et la Colombie.

Il retrouve son métier dans la vigne, fonde une famille de quatre enfants. Celui que l'on surnomme, l'Americano de Rabaçal (nom de son village), se fait une solide réputation dans la région au passage de sa Chief vrombissante que l'on entend venir de loin.

Une nouvelle crise s'abat et démuné de ressources, il doit échanger à grand regrets son Indian Chief contre un tracteur pour travailler ses terres. Ses enfants grandissent

et son écharpe laissée par leur grand père. Un véritable trésor ! L'histoire de la fameuse Chief 74 se reconstitue à partir des factures, des papiers originaux de la moto, assurance, de courriers de recommandation, photos etc...

Luis entreprend véritablement les recherches de la Chief en 1999 à travers le Portugal, avec les documents en main. De villages en fermes, de coups de téléphones en rencontres et rendez-vous il retrouve enfin la moto chez un collectionneur et propriétaire d'un hôtel. Joueur de poker, il trainait des dettes de jeu et s'est séparé de ses motos à bas prix avant de décéder. Il aura fallu 20 ans à Luis pour retrouver une nouvelle fois la moto, cette fois-ci chez un milliardaire dans le nord du Portugal et propriétaire d'une collection de 250 motos toutes exceptionnelles. Luis y découvrait la Chief 74 de son grand père totalement restaurée et absolument magnifique.

Depuis, en 2017, Luis qui vit au Luxembourg, éternel passionné de motos, renoue avec l'histoire de son aïeul en achetant une Scout en Belgique chez Kaiser Motos sur laquelle il roule avec une fierté toute légitime.



La Chief 74 originale de Luis Fernandes retrouvée récemment par son petit fils

Luis s'installe pour de bon à New York en rachetant une brasserie sur le port. Il fait plus tard l'acquisition d'une Indian Chief 74 chez S. Bellite, magasin de motos toujours existant aujourd'hui à Jamaica dans le Queens. Ils sont une bande de copains à se balader autour de Central Park et les alentours. En 1936, il rentre au Portugal en bateau en emmenant plusieurs valises dans lesquelles il a mis sa Chief en pièces détachées !

et se dispersent. La famille grossit avec la naissance de petits enfants. Lors des retrouvailles des trois générations des Fernandes, sont contées les histoires et les aventures du grand père sur sa Chief 74 dont il n'est pas avare.

Les années défilent et le grand père décède à 86 ans. Luis son petit fils a 16 ans et il découvre avec son frère une valise remplie de photos, de documents, de lunettes de moto



Chief 74 en 1932, Scout 1200 en 2017 le nom de Indian se perpétue dans la famille Fernandes

Il ne peut s'ôter de l'esprit, la Chief 74 que son grand père avait achetée 450 dollars à New York en 1932 et valant désormais très cher chez ce collectionneur fortuné. Luis rêve de la racheter un jour et honorer définitivement la mémoire de son grand père.




NOUVEL ÉLAN !

Depuis le début du mois de novembre tous les possesseurs d'un modèle Indian Motorcycle à travers le monde sont désormais réunis sous les nouvelles couleurs Indian Motorcycle Riders.

Tous les nouveaux propriétaires d'un modèle Indian Motorcycle

neuf ou d'occasion venant d'horizons de plus en plus variés, rejoindront les plus de 30,000 autres propriétaires en Europe en recevant leur Welcome Kit contenant leur carte, leur patch et leur pin IMR.

Bien entendu cela ne change strictement rien pour tous ceux porteurs jusqu'à présent des couleurs Indian Motorcycle Riders Group (IMRG).

Cette nouvelle étape est également l'opportunité d'accroître la dimension de tous les IMRG dans chaque région. Près de 120 IMRG sont implantés au sein des concessionnaires Indian Motorcycle à travers l'Europe et sont en augmentation constante.

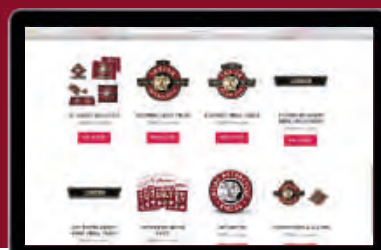
Le dynamisme de ces groupes à travers les rencontres et les sorties qu'ils organisent tout au long de l'année vous apportent la possibilité et le choix de les rejoindre pour connaître de véritables passionnés de Indian Motorcycle dans un esprit convivial où règne un véritable bon esprit de se retrouver et de rouler ensemble.

Où trouver les couleurs Indian Motorcycle Riders :
www.imrgoodies.com

Où trouver les couleurs Indian Motorcycle Riders Group :
www.imrgmaterial.com ▶

(accès réservé aux concessionnaires Indian Motorcycle et aux Présidents d'IMRG)

Consultez la liste des IMRG sur www.imrgmember.eu ou interrogez votre concessionnaire.



**LE PATCH IMRG
2021 EST ARRIVÉ !**
**DEMANDEZ-LE AUPRÈS
DE VOTRE IMRG OU AUPRÈS
DE VOTRE CONCESSIONNAIRE.**



RESTEZ ATTENTIFS...
POUR CÉLÉBRER
LE 120^{ÈME} ANNIVERSAIRE
DE INDIAN MOTORCYCLE®
EN 2021...



INDIANMOTORCYCLE.COM/IMR

#WEAREIMR