



SOMMER 2021

*Indian*®

MOTORCYCLE

YOUR CHOICE / YOUR RIDE / YOUR MAGAZINE

DIE NEUE CHIEF:  
EINE IKONE  
NEU DEFINIERT

DIE NEUE FTR:  
ASPHALT-  
SURFEN AUF  
WELTKLASSE-  
NIVEAU

DANNY:  
HARDSCHOPPERS

KING OF THE  
BAGGERS



Mike Dougherty (links) und Vizepräsident Reid Wilson bei der Pressefahrt der 2022 Chief

## Was für ein Jahr

Ich weiß ja nicht, wie es euch geht, aber nachdem ich mehr als ein Jahr lang von zu Hause aus gearbeitet habe und mehr oder weniger eingesperrt war, bin ich mehr als bereit für die warme Jahreszeit – und die Möglichkeit, draußen unterwegs zu sein. Ein paar größere Touren konnte ich in den vergangenen sechs Monaten aber immerhin machen: mit der Challenger zum Yellowstone und den Pacific Coast Highway hinunter. Und im März war ich bei den Pressefahrten in Arizona bei unseren beiden großen Produkteinführungen dabei: die weiterentwickelte FTR und die neue Chief.

Eine Presseveranstaltung auf Distanz zu machen, war natürlich etwas komplett anderes als sonst, eine Menge Spaß gemacht hat sie aber trotzdem. Für die FTR sind wir etwa 240 Kilometer von Phoenix aus durch die Berge nach Tortilla Flat gefahren. Die Fahrt mit der Chief war auch unglaublich, wir fanden einige

sehr schöne „Glampingplätze“ und eine Geisterstadt in der Wüste von Arizona. Auf den Bergpässen erwischten wir einige kalte Tage mit Temperaturen um die 5 Grad, aber als Mann aus Minnesota war das kein Problem für mich.

Ich bin von beiden Motorrädern begeistert. Da ich von der internationalen Seite der Firma komme, war ich an der Entwicklung der ursprünglichen FTR beteiligt. Sie wurde mit einer internationalen Perspektive entworfen und ihr sportlicher Stil kommt bei den europäischen Kund/innen gut an. Es ist für mich deshalb etwas ganz Besonderes zu sehen, wie sie durch das Feedback der Kund/innen noch besser wird. Die Chief ist eine Maschine, die uns im Portfolio wirklich fehlte. Mit ihrem großen Motor und dem kleinen Chassis ist sie genau die Schnittstelle zwischen der Chieftain und der Scout.

Im vorigen Frühjahr waren wir uns nicht sicher, wie stark unser Geschäft betroffen

sein würde, aber glücklicherweise floriert es. Das Motorradfahren war für viele Menschen eine willkommene Abwechslung, und deshalb hatten wir ein Rekordjahr im Einzelhandel, sowohl in Nordamerika als auch international. Dieses Momentum setzt sich auch in diesem Jahr fort und nimmt weiter an Fahrt auf. Tatsächlich ist unsere größte Herausforderung im Moment nicht die Nachfrage, sondern die eingeschränkte Produktion aufgrund von Lieferengpässen. Sobald wir die Teile bekommen, liefern wir die Motorräder aus.

Danke, dass ihr uns durch diese Zeiten begleitet. Wir sind überzeugt, dass wir mit unseren Bikes das beste Motorradunternehmen auf dem Markt sind und wir wissen genau, dass wir die besten Fahrer/innen haben. Ihr alle seid der Grund, warum wir es lieben, jeden Tag zur Arbeit zu gehen – auch wenn der Weg dorthin seit einiger Zeit virtuell ist. Wir wünschen euch einen glücklichen und gesunden Sommer und eine sichere Rückkehr zur Normalität für uns alle.

**HAFTUNGS-AUSSCHLUSS** Das Indian Motorcycle® Riders Magazin wird von Indian Motorcycle® herausgegeben. Kein Teil des Indian Motorcycle® Riders (IMR) Magazins darf ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von Indian Motorcycle® ganz oder in Teilen für irgendwelche Zwecke reproduziert werden. Indian Motorcycle® hat alle Anstrengungen unternommen, um die Richtigkeit der hierin enthaltenen Informationen sicherzustellen. Indian Motorcycle® übernimmt jedoch keine Haftung oder Verantwortung für Schäden oder Verluste, die aus Fehlern oder Auslassungen resultieren können. Dies schließt auch Fehler ein, die auf Fahrlässigkeit, Unfälle oder eine andere Ursache zurückzuführen sind. Darüber hinaus haftet Indian Motorcycle® nicht für Produkte oder Dienstleistungen, auf die in dieser Publikation Bezug genommen wird. Alle Rechte vorbehalten. Homepage von Indian Motorcycle®: [www.indian-motorcycle.com](http://www.indian-motorcycle.com). Indian Motorcycle®, Indian Motorcycle® Motor Oil, Indian Motorcycle Riders Group® und Indian Motorcycle® Riders sind eingetragene Warenzeichen von Indian Motorcycle International, LLC. King of the Bagger® ist ein eingetragenes Warenzeichen. MotoAmerica® ist ein eingetragenes Warenzeichen. BaggerRacingLeague® ist ein eingetragenes Warenzeichen. Copyright 2021 Indian Motorcycle® Riders. Gedruckt in Europa. Indian Motorcycle® hat seinen Sitz in 2100 HWY 55, Medina, MN, 55340 USA.





@jimmyburnouts



@indian\_kate



@rian\_rochford



@omar.aldosary

# INDIAN MOTORCYCLE AUF INSTAGRAM

Unsere Motorräder findet man in allen Social Media Kanälen. Teile auch du deine Lieblingsmomente mit Indian Motorcycle unter @IndianMotorcycleGermany mit uns.



@guixdasilva



@trennonpaynter



@carolinacoraaa



@chriscobracele



@atcf\_1976



@iletaituneflo



@lady\_rebel18





## ERSTKONTAKT MIT DER NEUEN FTR 2022

Von Seth Bowman

*Bevor die FTR 2022 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, baten wir Seth Bowman, der @ftr1200owners auf Instagram® betreibt, in das Hauptquartier von Indian Motorcycle, wo wir ihn überraschten und ihm die neuen Motorräder zeigten.*

Meine Kinnlade hängt immer noch herunter. Ich hatte erwartet, ein paar Videos zu drehen, in denen wir über die FTR 1200 und die Owners Group plaudern. Aber nichts dergleichen.

Ich wurde von Rich Christoph, dem Chefdesigner der FTR 1200, empfangen. Als ich dort ankam, begannen sie sofort zu filmen, was mich eigentlich hätte warnen müssen. Wir gingen den Flur entlang und unterhielten uns über Motorräder, als Rich zu mir sagte: „Es tut mir leid, dass ich dich damit überraschen muss. Wir sind nicht hier, um über die Gruppe oder das Motorrad zu sprechen. Wir werden dir zeigen, was hier Neues passiert ist.“

Er öffnete die Tür und das Motorrad stand einfach da. Die neue FTR. Das war sogar besser, als wenn sie ein Laken darübergezogen hätten. Ich war sprachlos. Die nächsten 40 Minuten konnte ich meinen Blick einfach nicht von ihr abwenden und ging jedes Detail durch. Rich sprach mit mir über all die neuen Elemente, um von mir zu erfahren, was ich davon halte. Je mehr man sich mit dem Motorrad beschäftigt, desto mehr schätzt man die Mühe, die sich das Design-Team gemacht hat. Dieses Motorrad ist absolut atemberaubend. Die Leute werden es lieben. Ich freue mich so sehr für die zukünftigen Besitzer, die das hier täglich zu sehen bekommen.

*Mehr über die FTR Modelle 2022 findest du auf den Seiten 18/19.*



## EIN MOTORRAD-GUIDE FÜR SCHWEDEN

**Freundliche Motorradfahrer/innen,** wunderschöne Landschaften und unglaublich lange Sommertage machen Schweden zu einem Paradies für Motorradfahrer/innen. (Außerdem kam dort Oscar Hedstrom, der Mitgründer von Indian Motorcycle, auf die Welt.) Um mehr über die schwedische Motorradkultur zu erfahren, haben wir mit Patrik Hinrichs gesprochen, der das erste IMRG-Chapter des Landes ins Leben gerufen und später zwei weitere gegründet hat.

### SICHTUNGEN VON INDIANS SIND KEINE SELTENHEIT MEHR.

Als ich früher mit meiner Indian herumfuhr, hielten mich die Leute immer an, um mir Fragen zu stellen. „Ich wusste nicht, dass die noch

gebaut werden“, bekam ich oft zu hören. Aber jetzt nicht mehr. Indian Motorcycle hat in Skandinavien einen hervorragenden Ruf.

### DIE VERANSTALTUNGEN FÜR RIDERS SIND GROSSARTIG.

Die Custom Bike Show findet am 5. Juni in Norrtälje statt, 110 Kilometer von Stockholm entfernt. Tausende Motorradfahrer/innen stellen dort ihre individuellen Motorräder vor. Ende Juni findet das Sweden Rock Festival in Sölvesborg statt. Es ist das größte Event in Nordeuropa, mit Bands wie Metallica® und Judas Priest®. Und wenn du im August als Motorradfahrer/in in Schweden unterwegs bist, dann solltest du zum Mälaren Runt fahren. Rund 10.000 Teilnehmer starten außerhalb von Stockholm

und fahren um den Mälarsee. Das Ganze endet in der nahe gelegenen Stadt Enköping mit einer Party.

### UND AUCH DIE TOUREN SIND GIGANTISCH.

Genau wie in den USA finden die besten Touren auf kleineren Straßen statt, auf denen normalerweise eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gilt. Die Inseln Åland oder Gotland, die vor der Küste in der Nähe von Stockholm liegen und nur mit der Fähre erreichbar sind, sind perfekt, um sie mit dem Motorrad zu erkunden. Ansonsten ist auch die Landschaft im Norden wunderschön. Wenn du Hilfe bei der Auswahl einer Region brauchst, melde dich einfach auf Social Media. Wir heißen auf Instagram® @imcs.se.



# WELCOME TO THE GANG, DANNY SCHNEIDER!

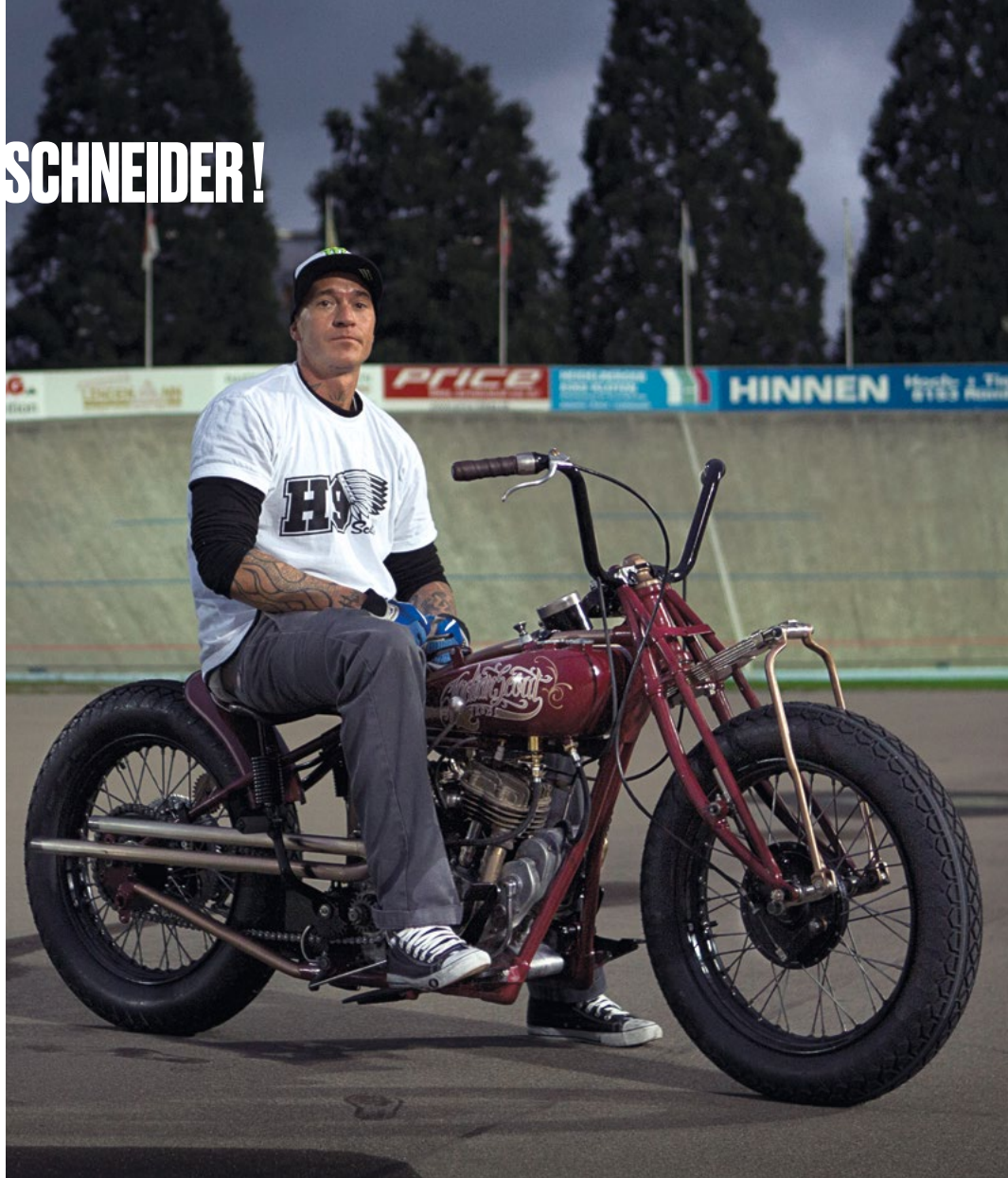
Unsere Indian Motorcycle Community hat prominenten Zuwachs: Danny Schneider, ehemaliger FMX-Star und preisgekrönter Vintage-Custombike-Builer aus der Schweiz. Der Gründer und Inhaber von Hardnine Choppers hat schon lange einen persönlichen Bezug zu Indian Motorcycle. Spätestens seit dem Bau seiner legendären 1931er Scout ist eine leidenschaftliche Verbundenheit daraus erwachsen, er ist u.a. begeisterter FTR Fahrer. Wir haben mit Danny gesprochen, um mehr über seine Vergangenheit und sein außergewöhnliches Bike zu erfahren.

**Nach einem üblen Trainingsunfall, der dich 4 Monate ans Krankenhausbett fesselte, war deine Freestyle-Motorcross-Karriere gezwungenermaßen beendet. Wie kam es zur Gründung von Hardnine Choppers 2002?**

„Was als Hobby begann – das Umbauen alter Motorräder – wurde schnell zum neuen Beruf für mich. Seitdem baue ich Vintage-Motorräder um und erwecke sie als straßentaugliche Kunstwerke wieder zum Leben.“

**Du hast einen fantastischen 1931er Indian Scout-Custom gebaut. Wie kam es dazu?**

„Für mich ist die Indian Scout das bestaussehende Motorrad aller Zeiten. Ich war von dem Design und der Technologie, die Indian Motorcycle schon 1930 hatte, echt überwältigt. Nachdem ich den Film ‚The World’s Fastest Indian‘ gesehen hatte, träumte ich davon, eine zu besitzen und sie komplett neu aufzubauen.“



**Woher hattest die Ausgangsbasis für deinen Scout Umbau?**

„Das Motorrad gehörte Hans Mack, seinerzeit ein sehr renommierter deutscher Steilwand-Fahrer. Als er es mir verkaufte, war Hans 83 Jahre alt und fuhr immer noch. Ich meine, ein Motorrad von einer Legende wie ihm mit so viel Geschichte zu kaufen, hat mich einfach umgehauen.“

**Die Frage „restaurieren oder umbauen“ muss eine schwierige Entscheidung gewesen sein, oder?**

„99,9 Prozent der noch existierenden 101er sind im Original-Zustand. Aber ich musste einfach ein einzigartiges Bike daraus machen. Von Anfang an stand fest: Ich werde alle Originalteile behalten und sowohl den Rahmen als auch die Gabel original lassen. Ich werde nichts abschneiden, um neue Teile anzuschweißen. Alle Änderungen müssen revidierbar sein, sodass sie jederzeit in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden kann. Und genau so habe ich's dann auch gemacht.“

**Klingt ganz so, als hätte das Projekt etliche Herausforderungen mit sich gebracht. Was waren die größten?**

„Ich habe von Hand einen neuen Tank aus zwei alten geformt, das erforderte eine Menge Blecharbeit, weil sie in einem wirklich schlechten Zustand waren. Den Kotflügel habe ich von Hand gedengelt und auch den Lenker selbst gebogen. Klingt einfach, ist aber eine Menge Arbeit. Zum Glück liebe ich diese Arbeit.“

**Die Foto-Location erinnert wirklich an die Board-Tracker von damals, wo ist das?**

„Das ist die Offene Rennbahn Oerlikon in Zürich. Sie ist über 100 Jahre alt und schon 1920 fanden dort Flat-Track-Rennen statt. Die Bahn schließt jedes Jahr am 13. Oktober. Am 27. August bestand das Motorrad aus nicht viel mehr als einem großen Teilehaufen. Ich wollte aber

unbedingt auf dieser Strecke fahren und dort die Fotos machen. Also gab ich Vollgas.“

**Hast du dir bei einem solch engen Timing Hilfe geholt?**

„Steve Hopkins, ein Hubschraubermechaniker, übernahm all die zeitaufwendigen Details, ich konzentrierte mich auf den Motor. Als die Kotflügel, die Lenker und der Tank lackiert waren, schickte ich sie zu Mr. G nach Japan fürs Artwork. Er ist der Beste und hat sie in zwei Tagen handbemalt, unglaublich.“

**Der Auspuff sieht ja auch ganz danach aus, als gäbe es dazu etwas zu sagen ...**

„Das stimmt wohl. Der gewünschte Verlauf erforderte enge Radien, was die Motorleistung beeinträchtigen könnte. Ich habe zwei Wochen lang gemessen, gebogen, geschweißt, nachgemessen und angepasst, bis ich die Form gefunden hatte, mit der ich zufrieden war. Auch der Sound ist richtig toll.“

**Als die Scout dann schließlich fertig war, wie fühlte sich das an?**

„Viermal kicken und sie lief. Ich stellte den Vergaser ein, machte eine kurze Testfahrt und war bereit – wenige Tage, bevor die Strecke geschlossen wurde. Es war natürlich ein großartiges Gefühl, das erste Mal mit der Scout zu fahren, und wir haben tolle Fotos geschossen. Sie mussten mich fast erschießen, um mich von der Strecke runterzuholen.“

Mehr über Danny und seine FTR findet ihr auf Instagram ([instagram.com/hard9choppers](https://www.instagram.com/hard9choppers)) und Facebook ([facebook.com/h9choppers](https://www.facebook.com/h9choppers)).

Photo Credits: Janosch Abel



Du hast dich nicht für irgendein Motorrad entschieden, sondern für eine Indian. Vielleicht ist es das Vermächtnis der Marke, das dich begeistert, vielleicht auch einfach der Wunsch, deinen eigenen Weg zu gehen. Was auch immer dein Antrieb war: Du stichst mit deinem Bike aus der Masse hervor. Wir haben bei euch nachgefragt und es haben uns Geschichten erreicht, die von Spontaneität, Ehrlichkeit und Begeisterung erzählen. Nachfolgend eine kleine Auswahl der vielen Einsendungen.



▲ **GÜNTER - DEUTSCHLAND, SCOUT**

Zufall, Schicksal oder einfach Freundschaft? Unsere Familien lebten jahrzehntelang im selben Haus, bis wir Männer mal ins Gespräch kamen. Es begann eine wunderbare Freundschaft. Beide über 50 und am selben Tag Geburtstag, beide wollten wir schon lange den Motorrad-Führerschein machen. Wir schafften ihn tatsächlich am gleichen Tag und noch an diesem Tag entschieden wir uns auch für zwei neue Motorräder. Natürlich zwei wunderschöne Indian Scout ...







#### ◀ BILAL – DENIZ – BATTAL – TANER

##### (VON LINKS NACH RECHTS AUF DEM BILD) – DEUTSCHLAND, SCOUT BOBBER

Im Jahr 2020 haben wir vier Freunde beschlossen, nach 13 Jahren Abstinenz, unsere Motorrad-Leidenschaft wieder aufleben zu lassen. Einer von uns hatte wegen der Kinder eine Pause einlegen müssen, ein anderer wegen dem Eigenheim und wegen der Arbeit bzw. dem Studium. Für diese harten 13 Jahre wollten wir uns selber mit der richtigen Maschine belohnen. Lange haben wir uns Gedanken gemacht, welche es werden soll: Von einer Rennmaschine zum Naked Bike, vom Cafe Racer zum Tourer – alles haben wir ausprobiert. Letztlich fiel 2021 die Entscheidung auf die schönste aller Maschinen, auf eine Indian Scout Bobber! Ihre Optik und Fahrleistung ist wie für uns gemacht. Wie man auf den Bildern sehen kann, sind unsere vier Maschinen identisch, alle in der schönen Farbe Schwarz-Matt. Für dieses Jahr steht nun auch die erste gemeinsame Tour fest. Es soll über die Schweiz nach Italien und Frankreich bis nach Barcelona gehen.

#### ▶ ARTHUR – DEUTSCHLAND, SPRINGFIELD

Meine erste große Ausfahrt mit meiner Indian Springfield Dark Horse. Eigentlich bin ich aus einem anderen Grund zum Händler gekommen, mein Motorrad war kaputt. Als ich dort angekommen bin, habe ich schon von Weitem den Indianerkopf gesehen. Ach, dachte ich. Ich habe den Laden betreten und mich kurz umgesehen. Nach ein paar Minuten Gespräch mit dem Inhaber und zwei Minuten probefahren war mein Entschluss gefasst und die Springfield gekauft. Drei Wochen nach meinem ersten Besuch beim Indian Händler kam der erwartete Anruf: Ich durfte meine Springfield abholen! Nach 800 Kilometer Einfahrphase (in drei Tagen) war die erste Inspektion fällig. Gesagt, getan. Jetzt aber zum Wesentlichen: Direkt eine Woche nach der Inspektion habe ich beschlossen, die Koffer zu packen, um eine Tour durch den Schwarzwald und Süddeutschland zu machen. Das war die erste große Ausfahrt mit meiner Springfield (2.300 Kilometer in vier Tagen). Das Motorrad und ich sind EINS auf der Straße. Ich möchte nie wieder etwas anderes fahren!



#### ◀ KARIN UND THOMAS – DEUTSCHLAND, FTR

Hallo Team Indian, egal wo wir mit unseren FTR 1200 auftauchen, sorgen wir für Aufsehen. Meist gibt es einen Daumen hoch, sogar aus Autos heraus beim Vorbeifahren. Oder es bilden sich Trauben um uns an bekannten Motorradparkplätzen. Ganz besonders ist uns in Südtirol eine italienische Truppe mit BMW GS 1250 in Erinnerung geblieben, die sich gar nicht mehr eingekriegt hat, als wir zusammen an einem Aussichtspunkt angehalten haben. Die Bilder sind aus dem Urlaub in Portugal, hier Obidos, unserer zweiten Heimat. Mittlerweile besitzen wir vier FTR 1200! Liebe Grüße.

#### ▼ FRANZ – ÖSTERREICH, SCOUT

Indian – ein Virus mit positivem Spirit. Meine Anfänge auf zwei Rädern reichen 40 Jahre zurück in meine Jugendzeit. Nach der Hochzeit mit meiner geliebten Lisa und unseren drei wunderbaren Kindern war das Motorrad aus meinen Leben verschwunden. 40 Jahre später, im Jahr 2016 mit inzwischen 55 Jahren und aktuell begeisterter Opa von sechs Enkelkindern, wurde ich auf einer Motorradmesse in Wels wieder vom „Virus“ befallen. Einige V2-Bikes mit Chopperfeeling waren der erste Blickfang für mich. Aber so richtig gefesselt hat mich dann der Stand von Polaris mit den Modellen von Indian und Victory. Tolles US-Bike-Feeling und fünf Jahre Garantie! Einmal auf einer Indian probefahren und es war klar: Diese oder keine wird mich in mein neues Motorrad-Leben begleiten. Eine Scout 69, Baujahr 2015, wurde im März 2017 bei Styrian Motorcycle, Indian Austria, besichtigt und gleich gekauft. Nun vier Jahre später, nach 10.000 unglaublichen Kilometern mit meiner Indian durch Österreich, Italien, Slowenien und Kroatien, hat sich ihr Aussehen etwas verändert. Mit einem Batwing Windschild und dazu passenden Koffern, die auch für das Gepäck meiner Frau komfortabel Platz bieten. Die erste Ausfahrt im Jahr 2021 ist bereits Geschichte und ich freue mich jetzt auf viele schöne Bike-Touren mit meiner Lisa!





► **CHARLY UND BEATE – IMRG OLD CREEK  
DEUTSCHLAND, SCOUT BOBBER, FTR, SPRINGFIELD**

Als ich in der Oktober-Ausgabe 2013 der Dream Machines las, dass Indian wieder zurück ist, sagte ich zu meiner Frau: „Jetzt müssen sich die Cowboys aber warm anziehen, die Bikes sind ja der Hammer.“ Die schwarze Chief Classic aus dem Artikel hatte es mir sofort angetan. Seit dem Tag ließ mich der Gedanke an die Chief und eine Zusammenarbeit mit Indian nicht mehr los. Bis dahin sollte es allerdings noch eine ganze Weile dauern. Als ich dann 2017 bei einer Betriebsveranstaltung neben dem Vertriebsvorstand saß, sprach ich mit ihm über meine Idee bezüglich einer Kooperation mit Indian. Und mit einer Mail an unseren Vorstand kam der Stein ins Rollen. Es wurden Köpfe zusammengesteckt, Gremien gebildet, viele Gespräche geführt und Kontakte geknüpft. Über Bodo von der Bike Schmiede Süd haben wir Torsten kennengelernt und durften 2018 mit einem Stand bei der InterMot in Köln und der FTR Vorstellung dabei sein. In jener Woche konnten wir mit vielen Händlern aus ganz Deutschland und Österreich sprechen. Am 13. Dezember 2018 war es dann endlich soweit. Der Rahmenvertrag zwischen der Württembergischen Versicherung AG und Indian konnte unterzeichnet werden. Seitdem können Indian Fahrer/innen ihre Bikes zu besonderen Konditionen bei der Württembergischen versichern. Das war die Geburtsstunde von Indian Insurance. Zu unserem Demo-Bike, einer Scout Bobber, gesellte sich schnell eine FTR von der Württembergischen, die für Veranstaltungen und Messeauftritte zur Verfügung steht. Beide Bikes wurden von der Bike Schmiede Süd noch individuell veredelt. Herzlichen Dank an dieser Stelle noch an Bodo, das haben deine Jungs echt klasse gemacht! Die schwarze Chief ging mir aber nie aus dem Kopf. Nun, es ist jetzt zwar keine Chief geworden, dafür eine Springfield Dark Horse, um die wir unseren privaten Fuhrpark erweitert haben. Im Januar 2020 hatten wir noch große Pläne mit den Bikes. Wir wollten eigentlich zum Indian Riders Fest nach Budweis oder nach Biarritz zu Wheels and Waves fahren. New Church war schon gebucht und es standen etliche Händler-events an, wie die Eröffnung der neuen Räumlichkeiten von Titus vom Cruiser Center oder die Custom Days bei Hollisters Motorcycles. Doch leider hat auch uns Covid-19 einen Strich durch die Rechnung gemacht. So waren wir privat in unserer Umgebung unterwegs, auf der Schwäbischen Alb, am Bodensee oder in der Silvretta. Dort kamen uns eine Bobber und eine Chief Vintage aus dem Kreis Wesel entgegen, Indian Fahrer/innen trifft man einfach überall! Bleibt zu hoffen, dass sich die Lage im Sommer 2021 bessert. Wir würden uns sehr freuen, euch dann bei einer Veranstaltung, beim Händler um die Ecke oder „on the road“ zu sehen. Bis dahin bleibt bitte alle gesund! Liebe Grüße.



# WHY WE



► **MICHAEL UND MONIKA  
DEUTSCHLAND, CHIEFTAIN**

Liebe Indians, herzliche Grüße von Monika und Michael. Hier zwei Bilder von unserem „Route-66-Roadtrip“ aus 2017. Sie zeigen uns vor der Abfahrt aus Chicago und dem Zettler's in Ash Fork, Arizona, mit unseren gemieteten Indians, einer Chieftain und einer Chief Vintage. Wieder zu Hause angekommen, veränderten wir unseren Fuhrpark: Aus der Scout meiner Frau wurde ebenfalls eine Chieftain. Indian Red musste sie sein. Ganz liebe Grüße aus der Hallertau.



### ► FRANZ – ÖSTERREICH, CHIEF

Okay, ich bin definitiv süchtig nach Indians! Und ich habe das unglaubliche Glück, dass meine Garage mit Indians vollgestopft ist. Von 1930 bis 2020 fehlen mir nur wenige Modelle in der Sammlung, obwohl ich kein klassischer Sammler oder gar Putzer bin, sondern ein wirklicher Vielfahrer. Alle meine Spielzeuge werden stets bewegt und eher dürrtig gepflegt. Technisch muss natürlich alles in Ordnung sein, aber ich bin keiner, der jedes Insekt wegpoliert, denn morgen fahre ich ja sowieso schon wieder irgendwohin. Hier ein paar Impressionen meiner Reisen durch die USA auf meiner Chief Vintage mit Beiwagen. Europa ist auch sehr schön, aber die USA sind für mich einfach kaum zu übertreffen. Reisen zu zweit geht am besten mit meiner 2014er Indian Chief Vintage (einfach ein schönes klassisches Bike). Bei kaltem Wetter ist die neue Indian Challenger für mich die beste Wahl, ein unglaublich bequemes Bike, nahe der Perfektion, für Business und Langstrecken, schnell, fast windstill und super simples, sicheres Handling. Und für Kurzstrecken und Adrenalin natürlich die Indian FTR, ein wirklich böses Bike für erfahrene Hände. Das Ding macht einfach Freude durch seine Beschleunigung und das Handling. Gefühl beeinflusst die FTR im Sprint die Erdrotation! Wenn Zeit keine Rolle spielt, die Indian Chief von 1948 oder die Indian Four. Und wenn es euch irgendwie möglich ist: Nicht träumen, öfter verreisen!



### ▼ TORSTEN – DEUTSCHLAND, SPRINGFIELD

Harley gesucht, Indian gefunden, Traum erfüllt! Letztes Jahr im Frühling begab ich mich zum Händler nach Freiburg. Auf der Suche nach einer gebrauchten HD, nach dem Gefühl von Freiheit, Unbeschwertheit und Entschleunigung befand ich mich. Während ich zwei oder drei Sätze mit den beiden Inhabern tauschte, standen wir gemeinsam bei den Indians. Die Scout Bobber gefiel mir auf Anhieb wahnsinnig gut. Nicht lange gefackelt, Probefahrt ausgemacht! Leider fand ich für meine Körpergröße (196 cm) die Scout nicht ganz kompatibel, aber dafür die Indian spannend. Da stand aber auch noch die Springfield Dark Horse 116 im Showroom. Die ist einfach geil, war aber irgendwie gefühlt ganz weit weg, nicht nur wegen des Preises. Das Teil war einfach riesig, mächtig und schwarz und irgendwie hätte ich mir das gar nie so vorstellen können! Der Inhaber bot mir an, die Springfield DH doch einfach mal im Vergleich auszuprobieren. Also, nicht lange überlegt, rauf aufs dunkle Pony und sofort gemerkt, das passt wie A... auf Eimer. Keine andere Maschine darf es sein! Von der gesuchten gebrauchten HD zu ner neuen Springfield Dark Horse. Da liegen Welten dazwischen! Aber genau diese Springfield Dark Horse musste es sein. Sie gibt mir das Gefühl der Freiheit und der Entschleunigung, nach dem ich gesucht habe. Und noch dazu eine super freundliche Community, in der man sich wohlfühlt. #niemehrohne-meindunklespony ... Ein fettes Dankeschön dafür an Indian Motorcycle Freiburg, an Janosch und das ganze V-Twin Duracig Team!



# RIDE



### ◀ PETER DEUTSCHLAND, CHIEF VINTAGE

Das Foto entstand am 15. Juni 2019 auf dem historischen Marktplatz von Budweis in Tschechien, bei der Parade der 418 Teilnehmer aus 21 Nationen. Es war und bleibt bisher das für mich eindrucksvollste Treffen von begeisterten Indian Fahrern/innen in Europa. Ich fahre meine Chief Vintage seit Januar 2016 mit steigender Begeisterung und sehe der 50.000er-Inspektion entgegen.







Grant Bester arbeitet seit über acht Jahren in der Polaris-Gruppe als Vice President International von Indian Motorcycle.

**Sein Charakter ist durch seine Sportlichkeit geprägt und erinnert an seine Leidenschaft für Rugby, das er in seinem Heimatland Südafrika gespielt hat. Motorräder waren schon immer eine seiner Leidenschaften, aber er hätte nie erwartet, das internationale Motorradgeschäft zu leiten, nachdem er die meiste Zeit seiner vorherigen Karriere im medizinischen Bereich eines Fortune-50-Unternehmens verbracht hat.**

Er ist freundlich, lächelt, der Händedruck ist fest und das Gespräch kommt leicht ins Rollen, denn Grant Bester ist von Natur aus neugierig und hat vielfältige Interessen. Grant ist bekannt dafür, immer sehr engagiert zu sein und sich voll und ganz einzusetzen. Er arbeitet hart, ist sehr aktiv und hat eine direkte Art, hört aber immer zu und ist offen für Diskussionen, wie seine Teammitglieder bestätigen.

### **Grant Bester, wie kam es zu deiner Leidenschaft für Motorräder?**

Ich war schon immer von allem begeistert, was zwei Räder hat – Rennräder, Mountainbikes... Eines Tages durfte ich die KX250 eines Freundes fahren (mit einem kleinen Crashkurs vorher). Zwei Wochen später kaufte ich sein Motorrad und bin seitdem süchtig. Ich habe Jahre damit verbracht, sämtliche Ecken Südafrikas auf allen möglichen Motorrädern zu erkunden. Eine meiner beeindruckendsten Reisen führte mich auf einer KTM 690 durch mehrere Länder im südlichen Afrika. Seitdem besaß ich viele verschiedene Motorräder und ich habe viele Länder auf zwei Rädern bereist. Ich liebe das

Abenteuer, die Einsamkeit, aber auch die Freundschaften, die ich mit den Fahrern/innen unserer Community geschlossen habe.

### **Deine ursprüngliche berufliche Laufbahn begann in ganz anderen Branchen, nicht im Motorradbereich. Wie kam es, dass du nun Indian Motorcycle auf einem ganzen Kontinent und sogar darüber hinaus leitest?**

Ich hatte Glück und bin sehr froh darüber, bei Polaris für Indian Motorcycle zu arbeiten. Ich habe eine abwechslungsreiche Karriere hinter mir: Ich schloss die Universität ab und gründete mein eigenes Unternehmen im Bereich Professional Imaging. Später investierte ich in ein Start-up für

Medizintechnik und wechselte in ein globales Medizinunternehmen als Vice President und CMO der Region International. Ich zog mit dem Unternehmen um die Welt, aber meine Zentrale war in der Schweiz. Als das Unternehmen beschloss, den Standort aus der Schweiz zu verlagern, wechselten einige Kollegen zu Polaris und haben auch mich auf diesen Weg gebracht. Es wurde eine Stelle frei, für die ich ausgewählt wurde. Ich habe seitdem nie zurückgeschaut.

### **Deine Aufgaben involvieren dich in mehreren Bereichen, welche sind das und wie ist das Ganze organisiert?**

Ich bin bei Indian Motorcycle für die Regionen Europa, Naher Osten, Asien und Australien/Neuseeland zuständig. Wir konzentrieren uns auf die operativen Geschäftsbereiche (Vertrieb, Marketing und Produktion), aber wir arbeiten auch bei Produktanforderungen und Partnerschaften sehr eng mit unseren Kollegen weltweit zusammen. Wir haben ein sehr erfahrenes mehrsprachiges Team in der Schweiz, das die Region International unterstützt, und natürlich sehr engagierte Mitarbeiter in allen Regionen. Wir konzentrieren uns wirklich

*„Die FTR war ein unglaubliches Projekt. Im Grunde haben wir unsere Komfortzone verlassen...“*





darauf, qualitativ hochwertige Produkte zu bieten und eine authentische Botschaft zu vermitteln – wir sind sehr stolz auf unsere Motorrad-Community.

Die Region International war ein Wachstumsmotor für Indian Motorcycle. Diese Region macht nun mehr als ein Drittel des weltweiten Umsatzes aus und unser Ziel ist es, schnell und nachhaltig zu wachsen und dabei die Werte zu bewahren, die uns überhaupt erst erfolgreich gemacht haben. Europa ist eine der größten Regionen: Unsere Umsätze steigen in fast jedem Land und wir bauen das Händlernetz überall weiter aus. Derzeit sind es 300, von denen über die Hälfte exklusiv für Indian Motorcycle arbeitet.

**Die Marke wurde 2013 mit drei großartigen Modellen neu eingeführt, heute umfasst das Sortiment rund 30 Modelle, darunter die drei neuesten Chiefs! Was ist dein Geheimnis, um dich so schnell gegen deine Mitbewerber durchzusetzen?**

Das globale Team ist einfach unglaublich. Unsere Firma zeichnet sich durch eine sehr unternehmerische Denkweise aus. Wir werden alle ermutigt, gut zu planen, schnell zu handeln, Probleme zu lösen und im Team zu arbeiten. Indian Motorcycle ist für die meisten Leute im Team eine Leidenschaft. Wenn du selbst fährst, die Marke liebst, globales Denken hast und motiviert bist, etwas zu entwickeln, dann kann nur Gutes dabei herauskommen!

**Du warst maßgeblich an der Einführung der FTR beteiligt, die die Marke in ein neues Segment katapultiert hat. In weniger als drei Jahren hast du eine wachsende Anzahl von Roadster-Kund/innen gewonnen. Was sind die Vorteile dieses Modells?**

Die FTR war ein unglaubliches Projekt. Im Grunde haben wir unsere Komfortzone verlassen und in einem sehr kurzen Zeitrahmen ein Konzept entwickelt, ein neues Segment geschaffen (beziehungsweise bestehende erweitert), eines der aufregendsten Motorräder auf dem Markt entwickelt, Rennen gefahren (und fast alle gewonnen) und dann die Plattform überarbeitet, um die europäischen Fahrer/innen mit einem von der Straße inspirierten FTR-Tracker zu begeistern. Unsere Kund/innen sind aus fast allen Segmenten konvertiert: Sport, Cruiser, Retro... Meiner

Meinung nach bieten der Aufbau, der V-Twin und das starke Drehmoment Komfort und Kontrolle. Außerdem hat das Motorrad einen unglaublichen Charakter und das Design ist einzigartig und personalisierbar. Ich glaube nicht, dass es auf dem Markt etwas so Aufregendes gibt wie die FTR!

**Wie erklärst du dir, dass Indian Motorcycle trotz der schwierigen Zeit, die die Welt im letzten Jahr durchgemacht hat, so erfolgreich ist?**

Das letzte Jahr war für alle und alles kompliziert: die Familien, Unternehmen, Logistik und Lieferketten. Es war wirklich schwer, die Auswirkungen von Corona und das Kaufverhalten der Kund/innen abzuschätzen. In dieser Zeit mussten wir auch unsere Plattformen auf EU5 umstellen und viele andere Herausforderungen meistern, die die Gesundheitskrise mit sich brachte. Das Tolle am Motorradfahren ist: Wenn du deinen Helm aufsetzt und den Motor startest, rücken all die Probleme, Herausforderungen und Fragen in den Hintergrund (zumindest für eine Weile). Wir bereiteten uns so gut wie möglich vor, wir hatten sehr engagierte Partner und Händler, unsere Motorrad-Community teilte ihre Leidenschaft mit Freunden und Familien und viele von uns entschieden sich, im vergangenen Jahr ihr Motorrad mehr mit guten Freunden zu genießen.

Das letzte Jahr war herausfordernd, aber unsere Motorradfamilie ist dadurch noch stärker geworden.

**Wenn du morgen die Möglichkeit hättest, für eine Woche wegzufahren: Was wäre deine Traumstrecke und welches Motorrad würdest du dafür wählen?**

Einer der Gründe, warum ich diesen Job liebe, ist, dass ich schon durch die ganze Welt fahren konnte: USA, Naher Osten, Asien, Europa – ich habe die Vielfalt immer geliebt. Ich muss aber sagen, dass ich immer noch sehr gerne in der Schweiz fahre! Wir haben einige unglaubliche Bergpässe im Wallis (Furka, Grimsel) und nicht weit davon entfernt das Stifiser Joch. Ich habe eine Schwäche für gutes italienisches Essen und Wein, deshalb fahre ich oft über den Grossen St. Bernhard und freue mich auf die kurvigen Straßen und die gemütlichen Restaurants. Ich kann eine Woche im Berner Oberland sehr empfehlen, du wirst dich in die Landschaften rund um Emmental, Thun, Wilderswil und die Umgebung verlieben.

**Möchtest du noch etwas hinzufügen?**

Das Tolle an meinem Job ist, dass ich immer Freunde habe, die in die Schweiz kommen, um mit mir zu fahren. Ich glaube, meine Konversionsrate von anderen Marken zu Indian liegt bei ca. 70% – braucht irgendein Händler einen Verkäufer?!!





**Zum 100. Jahrestag der ursprünglichen Chief hat Indian Motorcycle eine Legende neu erfunden.**

# EINE KWONE ... NEU DEFINIERT

Die gepochten Kotflügel und die freiliegenden hinteren Stoßdämpfer inspirieren dich zu eigenen Modifikationen.

Jede Chief hat ab Werk Voll-LED-Beleuchtung, schlüssellose Zündung, Tempomat, Fahrmodi und extrem griffige Pirelli® Night Dragon Reifen.

**CHIEF 2022**

MOTOR

THUNDER STROKE 116 V-TWIN

DREHMOMENT

162 NM

Die Chief verbindet Tradition mit Zukunft, um die glorreiche Historie fortzuschreiben. Die modernen Annehmlichkeiten, wie die außergewöhnliche Leistung, das Handling, sowie drei Fahrmodi machen das Fahren einfacher und sicherer.

Das 19 Zoll große Vorderrad, das 16 Zoll große Hinterrad, der Lenkkopfwinkel von 29 Grad und der Dragbar-Lenker sorgen für eine sportliche Sitzposition, die dich zum Gasgeben einlädt.



1922 debütierte die Indian Chief mit einem 61-Kubikzoll-V-Twin, zwei Nockenwellen, einem niedrigen Sitz und anmutigen Kurven. Entworfen vom legendären Charles Franklin, dem Rennfahrer und Ingenieur, der auch die Scout entwickelt hatte. Die Fahrer/innen liebten die zuverlässige Leistung, das beeindruckende Drehmoment und den wendigen Rahmen. Pünktlich zu ihrem 100. Geburtstag wurde die Chief komplett neu konzipiert – klassisches Design, ergänzt um moderne Technologie und Performance, ohne Kompromisse. Sie behält ihre kompakte Form, den einfachen Stahlrahmen und den Radstand von 1626 Millimetern bei und hat eine Sitzhöhe von nur 660 Millimetern. Dazu der serienmäßige 116 cubic inch (1900 Kubikzentimeter) große, luftgekühlte Thunderstroke-Motor mit seiner unbändigen Kraft. Die einzigen, die von diesem Motorrad enttäuscht sein werden, sind diejenigen, die es überholen wollen.



Ola Stenegård, Director of Industrial Design bei Indian Motorcycle

## CHIEF BOBBER 2022 DARK HORSE

MOTOR THUNDER STROKE 116 V-TWIN  
DREHMOMENT 162 NM

Die Chief Bobber ist eine Bulldogge in Form eines Motorrads: robust und solide, mit mehr Kraft, als du von einem Motorrad dieser Größe erwarten würdest.



## SUPER CHIEF 2022

MOTOR THUNDER STROKE 116 V-TWIN  
DREHMOMENT 162 NM

Die Super Chief ist ein rebellisches Tourenbike mit ikonischem Stil, einschließlich eines großen Scheinwerfers mit Lampenmaske und abgedeckter Gabel. Wenn du mehr Ausstattung willst, ist die Super Chief Limited genau das Richtige für dich. Sie hat zusätzlich hochwertige Chromoberflächen, ein Windschild mit Schnellverschluss, Satteltaschen und einen Vier-Zoll-Touchscreen mit RIDE COMMAND®.







Interview mit  
Attila Scheiber

# TOP MOUNTAIN

## MOTORRAD MUSEUM

**Die Gebrüder Attila und Alban Scheiber sind Inhaber des TOP MOUNTAIN Motorrad Museums am Timmelsjoch, das im Januar dieses Jahres bei einem verheerenden Brand komplett zerstört wurde. Wir haben mit Attila über die Zukunft des Museums und natürlich seine Indian Leidenschaft gesprochen.**

### **Dein Vater war Autorennfahrer und Porsche-Liebhaber – wie bist du zum Motorradfahren gekommen?**

Unser Vater war ein riesiger Porsche-Fan und war als Rennfahrer übrigens auch beim ersten Bergrennen 1962 am Timmelsjoch am Start. Als wir sechs Jahre alt waren, hat er mir und meinem Zwilling Bruder Alban ein Mofa geschenkt, mit dem wir das Dorf unsicher gemacht haben. Ein paar Jahre später kam eine Trial-Maschine dazu, denn hier in Hochgurgl und Umgebung kommt man mit einem Mofa nicht wirklich durchs Gelände. Damit haben wir das Motorradfahren gut gelernt und so war der Führerschein mit 18 keine große Schwierigkeit für uns.

### **Wann kamst du zum ersten Mal in Kontakt mit einer Indian?**

Das war Anfang der 1990er-Jahre, als ich bei unserem Harley-Händler eine schwarze 1936er Chief gesehen habe. Die Maschine gefiel mir auf den ersten Blick unheimlich gut. Von dem Moment an wollte ich mehr über diese klassischen amerikanischen Motorräder wissen und vor allem damit

fahren können. Ich war dann in der Folge öfters in den USA und Kanada und bin mit alten Motorrädern auf Tour gewesen. Ein paar davon habe ich dann auch gekauft und importiert, die natürlich auch bei der Indian Sonderausstellung in unserem Museum ausgestellt waren.

### **Die Bilder des brennenden Museums haben bei Motorrad-Fans in aller Welt große Bestürzung ausgelöst. Nun plant Ihr bereits im kommenden November eine Wiedereröffnung – wie ist der aktuelle Stand?**

Nachdem wir den Schock einigermaßen verdaut hatten, die Versicherungen mit der Aufarbeitung gut vorankamen und uns sehr gut unterstützt haben, war für uns schnell klar, dass wir das Museum wieder aufbauen werden. Der Zusammenhalt der Motorrad-Community war riesig und so werden wir wohl – entgegen meinen Befürchtungen, dass uns niemand mehr Motorräder überlassen wird – eine tolle Ausstellung zusammenstellen können. Zwei größere Sammlungen haben wir bereits



sichern können und dadurch mindestens 280 Motorräder präsentieren können. Zudem werden wir das Ausstellungskonzept überarbeiten und Besuchern eine vollkommen neue Erlebniswelt bieten.

### **Du hast vorhin schon die Indian Sonderausstellung, die während des Brandes im Erdgeschoss des Museums war, angesprochen. Was ist aus den Motorrädern geworden, konnten sie gerettet werden?**

Ja, der alte Spruch „Old Indians never die“ hat sich auch bei uns zum Glück bewahrheitet, denn alle 55 Indians, angefangen von den 1904er und 1907er Camelbacks, der 1912er Doppelzylinder, ein paar PowerPlus, einige Vierzylinder-Modelle, die ersten 1920er Scout Modelle, jede Menge Chiefs, Einzylinder Prince, einer der letzten 1953 gebauten Roadmaster, auch Modelle aus den 1960er-Interims-Jahren und auch ein paar moderne Indians, konnten vollkommen unbeschädigt herausgeschoben werden. Wir hatten Glück, dass die Sonderausstellung im Erdgeschoss war, also





im unteren separaten Bereich des Museums, und die Motorräder somit nur Löschwasser abbekamen. Alle anderen Motorräder, die im oberen Museumsbereich ausgestellt waren, sind ausnahmslos verbrannt.

**Du selbst fährst ja eine Chief Vintage. Wie waren Deine ersten Eindrücke von der neuen Chief, als du die ersten Bilder gesehen hast?**

Ich hab mir damals eine der ersten Chief Vintage mit der Nummer 981 in Birmingham, Alabama, gekauft und bin seitdem gut 50.000 Kilometer ohne Probleme gefahren. Aus unserer Motorrad-Gruppe sind übrigens von 12 Leuten alle bis auf zwei von Harley auf Indian umgestiegen. An der neuen Chief gefällt mir besonders gut, dass der schöne 116er Motor verbaut

wurde, der sogar ohne Wasserkühlung auskommt. Außerdem ist sie im Vergleich zur früheren Chief etwas kleiner, was meiner Meinung nach ein wichtiger Punkt ist. Sie schließt die Lücke zur Scout, die beispielsweise für meine Frau zu klein ist. Deswegen habe ich die neue Chief bereits bei unserem Händler bestellt, denn meine Frau hat demnächst Geburtstag ...

**Welches neue Chief Modell würdest du dir kaufen und würdest du sie „customizen“?**

Ehrlich gesagt bin ich mit meiner Chief Vintage und einer Scout Jack Daniels Edition derzeit noch gut bedient und fahre diese beiden auch sehr gerne. Zudem habe ich ja auch noch einige historische Modelle, die ich immer mal wieder fahren

kann. Die neue Chief bin ich noch nicht gefahren, aber ich kann nur sagen, dass sich einige aus unserer Gruppe die Chief bereits bestellt haben. Die Chief für meine Frau werden wir jedenfalls mit einem Windschild und Packtaschen ausstatten, denn wir sind Langstreckenfahrer, haben von Lissabon bis zum Schwarzen Meer schon viele Ziele angefahren. Da liegt es nahe, dass wir ihre Chief eher zum Cruiser und langstreckentauglichen Bike umbauen werden.

**Was würdest du dir für die Zukunft von Indian wünschen?**

Dass Indian den 116er-Motor so puristisch und ohne Wasserkühlung in Szene gesetzt hat, finde ich schon sehr bemerkenswert. Umso schöner wäre es, wenn dieser Motor noch möglichst viele Jahre in diesem puristischen Stil weiter verbaut werden könnte, trotz aller Abgas-Richtlinien. Was mir allerdings bei der neuen Chief schon etwas fehlt, ist der beleuchtete Indianerkopf am Schutzblech vorne – diese Ikone sollte vielleicht in den Zubehör-Katalog mit aufgenommen werden, gerne auch noch größer und heller strahlend ...

**Vielen Dank, Attila für deine Zeit und weiterhin viel Kraft für den Neuaufbau des Museums.**





# WOMEN RULE.

Katharina, 2019er FTR 1200,  
Motorradfahrerin seit 3 Jahren



**2007 rief die kanadische Motorradenthusiastin Vicky Gray den Female Ride Day ins Leben. Das Konzept dahinter ist denkbar einfach: Frauen treffen sich und drehen in der Gruppe eine Runde.**

Egal ob nur mal eben durch die Stadt oder eine ausgiebige Überlandtour – es geht um die Gemeinschaft. Ihre Idee fand auf Anhieb großen Anklang, aus dem ursprünglich rein kanadischen Event wurde schnell eine international relevantere Termin mit Teilnehmerinnen weltweit. Seitdem findet jedes Jahr am ersten Samstag im Mai der International Female Ride Day statt.

Manch eine/r mag sich fragen, was das soll, schließlich sind motorradfahrende Frauen längst Selbstverständlichkeit. Bei genauerer Betrachtung stellt man freilich fest, dass die Motorradwelt trotzdem hauptsächlich Männer im Blick hat – und eben das soll mit dem IFRD geändert werden. Indian Motorcycle war natürlich dabei und hat zu diesem Anlass zwei Indian Fahrerinnen eingeladen, unsere brandneuen Bikes ausgiebig zu testen: Die Chief und die FTR. Just ride!

**Hallo ihr zwei! Schön, dass ihr Zeit und Lust hattet, bei unserer IFRD-Aktion mitzumachen. Bevor wir zu euren Eindrücken kommen, erst mal die Frage: Warum fahrt ihr überhaupt Motorrad und was bedeutet es euch?**

**Katharina:** „Für mich bedeutet es im Wesentlichen Freiheit. Ich kann zu jeder Zeit auf mein Motorrad steigen und irgendwohin fahren. Wenn ich Motorrad fahre, bin ich komplett bei mir. Ich kann alles ausblenden, alle Gefühle, alles, was mich gestresst hat und ich werde einfach glücklich. Es ist einfach wunderschön.“

**Mo:** „Für mich ist Motorrad fahren die kleine Auszeit. Es ist total klasse, mich aufs Motorrad zu setzen und vom Büro nach Hause zu fahren. Ich hab' ne super Strecke zwischen Büro und Zuhause und dementsprechend sind das wunderbare 30 km, die ich habe, um den Kopf freizufahren.“

**Bestimmt habt ihr auch Frauen im Freundes- und Bekanntenkreis, die mit dem Motorradführerschein liebäugeln, sich aber dann doch nicht so recht dazu durchringen können. Was sagt ihr denen?**





Monika, 51,  
2016er Scout,  
Motorradfahrerin  
seit 9 Jahren



**Mo:** „Wenn mich eine Frau fragt, ob sie den Motorradführerschein machen soll, weil sie sich zwar mit dem Gedanken trägt, aber eben noch nicht so ganz sicher ist, dann sag ich: Klar mach das! Auch wenn man mal Rückschläge erlebt – einfach machen! Und ich sag euch was, aber bitte nicht weiter erzählen: Ich habe meinen Motorradführerschein auch erst beim dritten Mal bestanden.“

**Ihr wart jetzt zwei Tage mit den brandneuen Bikes unterwegs im Taunus und Rheingau.**

**Hat's denn Spaß gemacht?**

(beide lachen)

**Mo:** „Na klar!“

**Katharina:** „Und wie!“

**Ok, war evtl. ne doofe Frage. Ich zieh sie zurück, ok? Mo, du bist die neue Chief gefahren. Erzähl doch mal, wie war das?**

**Mo:** „Was ich an der Chief – abgesehen vom Design – ziemlich genial finde, ist natürlich der voluminöse 1900-ccm-Motor. Der hat richtig Bums aus dem Drehzahlkeller. Erstaunlich, dass die Chief, obwohl sie 300 kg wiegt, so leicht zu handeln ist und auch das Rangieren so einfach funktioniert. Es macht einfach riesig Spaß, sie in die Kurven zu drücken und dann wieder raus zu beschleunigen – das ist einfach super.“

**Du kamst also gut mit ihr klar und hast dich wohlfühlt?**

**Mo:** „Also mit 1,69 m ist die Chief wirklich sehr bequem zu fahren. Die Sitzposition ist perfekt für mich, mit den Füßen auf den Boden kommen, ist gar kein Thema, ich kam auf Anhieb auch sehr gut zurecht mit dem flachen Lenker, komm super ran, und die Chief lässt sich auch über mehrere Stunden supergut fahren.“

**Katharina, du hast zwei Tage die neue FTR über die Landstraßen geschauert. Die Umstellung war für dich nicht so groß, weil du ja selbst eine FTR hast. Inwiefern war es trotzdem anders?**

Die neue FTR ist einfach noch agiler. Und wegen ihrer 17-Zoll-Räder auch ein bisschen niedriger, von daher ist sie eigentlich für mich mit meinen 1,67 m angenehmer, weil ich noch besser mit den Füßen auf den Boden komme. Und da sie insgesamt ein bisschen kleiner und kompakter ist, ist ihr Handling noch besser.

**Hier noch unsere ultimative Abschlussfrage: Würdet ihr tauschen?**

**Mo:** „Ja, ich würde sie tauschen, auch wenn ich meine Scout sehr, sehr liebe. Weil der Motor mit seinen 1900 ccm einfach unschlagbar ist, das Drehmoment, die Kraft von unten raus, im Vergleich zu den 1000 ccm, die ich bisher fahre. Und weil sie trotz ihres Gewichts so einfach zu fahren ist.“

**Katharina:** „Die neue FTR ist insgesamt handlicher, agiler – aber tauschen würde ich sie trotzdem nicht. Ich hatte jede Menge Spaß in den zwei Tagen mit ihr, aber ich liebe einfach den Charakter meiner 2019er. Der ist einfach irgendwie einzigartig. Was ich tauschen würde, ist der Lenker. Der hier ist ein bisschen schmaler und dadurch wird das Motorrad einfacher für mich zu handeln.“

**Vielen Dank, euch beiden. Hat uns große Freude gemacht, mit euch unterwegs zu sein. Wir sehen uns spätestens Samstag, den 7. Mai 2022 zum International Female Ride Day!**





# NOCH MEHR VON ALLEM

Als Indian Motorcycle 2016 die FTR 750 auf den Markt brachte, war das eine Rückkehr zu den Flat-Track-Ursprüngen des Unternehmens – in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, als dieser Sport groß wurde in den USA, und die legendäre Wrecking Crew das Siebertreppchen dominierte. Im Jahr 2019 wurde die FTR 1200 vorgestellt. Es war eine Maschine, die auf dem Track geboren, aber für die Straße gemacht war. In diesem Jahr wird das Erbe mit der neuen FTR, FTRS und FTR R Carbon fortgesetzt. Sie heben Straßenperformance, Dynamik und Handling auf ein ganz neues Niveau.







## WIR HABEN ZUGEHÖRT UND OPTIMIERT.

Jedes Indian Motorcycle hat einen Produktmanager. Jemanden, der die Kontrolle über jeden Schritt übernimmt, von „Meinst du, wir könnten ...“ bis zur ersten Auslieferung an die Händler. Für die FTR 2022 war diese Person Ben Lindaman.

Lindaman begann mit einer Herausforderung: dem Erfolg der ursprünglichen FTR.

„Der Stil und die Performance des Motorrads kamen gut an“, sagt er. Aber dank des Kunden-Feedbacks wusste er, dass sie mehr sein könnten. „Wir verfolgen sämtliche sozialen Netzwerke und wenn jemand ein Motorrad bei uns kauft, melden wir uns und stellen Fragen. Wir bekommen viele Kommentare, dass sie das Motorrad lieben, aber wir wollen auch die schlechten Sachen hören.“ Er fand dabei heraus, dass die Besitzer den Tracker-Stammbaum der FTR liebten, aber das Motorrad noch besser auf die Straße abgestimmt haben wollten.

Das Erste, was Lindaman und sein Team von Ingenieuren und Designern in Angriff nahmen, waren die Reifen. Die ursprüngliche FTR hatte 19- bzw. 18-Zoll-Räder mit grober Bereifung, die für den kombinierten Einsatz großartig sind, „aber nicht die beste Option, wenn man auf Asphalt Kurven räubern will“, sagt Lindaman. Sie wechselten stattdessen auf 17-Zoll-Räder und Metzeler® Sportec® Reifen. Der Federweg von 150 mm war ebenfalls für den Offroad-Einsatz optimiert, also „setzten wir auf 120 mm“.

Dann war da noch der Sitz, von dem viele Fahrer/innen sagten, er sei höher als erwartet.

Die Änderung der Sitzhöhe ist nicht so einfach und nicht leicht.

Man kann sich nicht einfach einen Schraubenschlüssel schnappen und den Sitz absenken.

Um die Sitzhöhe zu reduzieren, musste der Lenkkopfwinkel steiler und der Nachlauf reduziert werden. Es wurde am Computer modelliert, gefolgt von echten Prototypen, die vor dem Testen immer wieder optimiert wurden, bis sie das Richtige gefunden hatten: einen Sitz, der 2,5 Zentimeter niedriger ist als sein Vorgänger und der mehr Kontrolle und Sicherheit bietet.

Als das Design fertig war, waren die Motorradteile an der Reihe. „Als wir uns in diese neue Welt der Neo-Retro-Motorräder begaben, wollten wir mit Leuten zusammenarbeiten, die in der Branche bekannt und respektiert sind“, sagt Lindaman. Das Team fügte einen Akrapovič® Auspuff hinzu, um die Leistung zu maximieren und das Gesamtgewicht des Motorrads deutlich zu reduzieren. Sie verwendeten Brembo® Bremsen, um die Bremsleistung zu optimieren, und voll einstellbare Öhlins® Gabeln und Piggyback-Dämpfer für ein geschmeidiges (und anpassbares) Fahrverhalten.

Das Ergebnis, sagt Lindaman, „ist viel agiler, viel wendiger, mit viel schnellerem Ansprechverhalten. Wenn du durch die Kurven fährst, hast du einfach mehr Präzision. Es ermöglicht dir die optimale Kontrolle“.

## FTR 2022

MOTOR	1203 CCM
PS-LEISTUNG	123
DREHMOMENT	118 NM

Die FTR als Einstiegsmodell zu bezeichnen, ist so, als würde man das Basislager des Mount Everest als Flachland bezeichnen. Bei diesem Motorrad geht es ebenso sehr um Leistungsfähigkeit wie um Authentizität. Jede Beschleunigung ist aufregend.







# WING

of the

# BAGGERS

**Die Serie, die Tyler O'Hara 2020 mit dieser Maschine erfolgreich gewonnen hat, besteht aus drei Veranstaltungen.**

„Als diese Rennklasse letztes Jahr aus der Taufe gehoben wurde, gab es eine Menge skeptischer Blicke. Doch es hat sich gezeigt, dass Rennen mit diesen großen V-Twins wirklich aufregend sind. Eine geballte Ladung spektakulärer Fahrmanöver, bei denen die Fahrer/in der Indian Challenger mit unglaublicher Performance

Indian Motorcycle ist beim King of the Baggers 2021 mit drei Teams am Start. Tyler O'Hara, Frankie Garcia und Patricia Fernandez gehen mit den von der Konkurrenz gefürchteten Indian Challenger ins Rennen.

die Road Glide Konkurrenz in die Schranken weisen konnten. Wir freuen uns, 2021 wieder mit dabei zu sein“, sagte Gary Gray, Vizepräsident – Racing, Technology and Service.

Die Challenger hat mit ihrem unvergleichlichen 122-PS-PowerPlus-Motor einen großen Vorteil gegenüber der Road Glide. Zudem sorgt ihr hervorragend ausbalanciertes, High-Suspension-Chassis im Zusammenspiel mit einer Upside-down-Gabel vorn und einem FOX® Monoshock hinten für perfektes Handling.

#### **Erfolgreiche Premiere in Atlanta**

Den Auftakt der King of the Baggers Serie im April gewann Tyler O'Hara unter der Flagge des Titelverteidiger-Teams S&S Cycle vor Kyle Wyman und einer weiteren Challenger, die von Frankie Garcia vom Roland Sands Design Team pilotiert wurde.





### 2021 KALENDER

- Atlanta 30. April bis 2. Mai
- Utah Motorsports Campus 25.-27. Juni
- Monterey – Laguna Seca 9.-11. Juli



Tyler holte sich im Qualifying die Pole-Position. Nach einem mäßigen Start fuhr er wieder auf den dritten Platz vor, überholte dann auch Frankie Garcia auf dem zweiten Platz, um in der Schlussphase schließlich die Führung zu übernehmen und die schnellste Rundenzeit einzufahren.

Nicht verpassen: King of the Baggers auf [MotoAmerica.com](https://www.MotoAmerica.com) und [BaggerRacingLeague.com](https://www.BaggerRacingLeague.com)







# The ESSENTIALS

*Zeige stolz deine Liebe zu Indian Motorcycle mit den brandneuen T-Shirts, Jacken und Caps z. B. aus der neuen Chief Bekleidungskollektion. Alle Teile findest du exklusiv nur auf unserer Website und bei deinem Händler.*

*Wall of Death Tee in black.*



*Arlington Mesh Jacket in black.  
Arlington Mesh Glove in black.*



*Women's Script Logo Cap in black.  
Women's Script Logo Tank in black.*





**OBEN LINKS** : Damen Chief Stripe Sleeve T-Shirt, Grau

**OBEN** : Herren Chief Long Sleeve T-Shirt, Grau

**UNTEN** : Herren Spirit Lake T-Shirt, Schwarz



**OBEN** : Herren Spirit Lake T-Shirt, Weiß

**LINKS** : Chief Trucker Hat, Schwarz







[WWW.IMRGMEMBER.EU](http://WWW.IMRGMEMBER.EU)

#WEAREIMR