



ÉTÉ 2021

*Indian*®

MOTORCYCLE

VOTRE CHOIX / VOTRE RIDE / VOTRE MAGAZINE

WHY WE RIDE?  
PRENEZ  
LA PAROLE

NOUVELLE CHIEF  
REDEFINITION...  
D'UNE ICÔNE

FTR 2022  
ENCORE PLUS...

RENCONTRE DE  
GRANT BESTER

PANAMERICANA  
LE RÊVE DE VICTOR



Mike Dougherty, à gauche, et le vice-président Reid Wilson lors de la présentation presse de la Chief 2022.

## Quelle Année !

**Je ne sais pas ce qu'il en est pour vous tous**, mais après avoir travaillé à la maison et être resté enfermé pendant plus d'un an, je suis prêt pour la belle saison qui pointe et la possibilité de sortir qui va avec. J'ai réussi à faire quelques grandes balades au cours des six derniers mois, en allant à Yellowstone sur la Challenger et en descendant la Pacific Coast Highway. Et en mars, j'ai participé aux voyages de presse en Arizona pour nos deux grands lancements : la FTR et la nouvelle Chief. Maintenant qu'il fait beau, je ne compte pas me priver de passer un peu de temps au guidon d'une de mes motos.

Faire un lancement de presse socialement distant était différent, c'est sûr, mais nous l'avons fait d'une manière sûre qui était toujours très amusante. Pour la FTR, nous avons parcouru environ 250 km depuis Phoenix, à travers les montagnes jusqu'à

Tortilla Flats. Le trajet pour présenter la Chief était également incroyable, avec un très beau campement et une ville fantôme dans le désert de l'Arizona. Nous avons connu quelques jours de froid dans ces cols de montagne, avec des températures autour de 0°, mais en venant du Minnesota, ce n'était pas un problème pour moi !

Je suis très enthousiaste pour ces deux motos. Ouvrant pour Indian Motorcycle à l'international auparavant, j'ai participé au développement de la FTR dès le début. Elle a été conçue dans une optique mondiale, et son style sportif trouve un écho auprès des clients européens. La voir s'améliorer encore, en réponse aux commentaires des clients est donc important. Quant à la Chief, c'est un produit que nous devons avoir. Avec son gros moteur et son petit châssis, elle se fait une place de choix entre la Chieftain et la Scout.

Au printemps 2020, nous n'étions pas sûrs que nous serions affectés par cette crise mondiale, mais maintenant nous

sommes rassurés par la bonne santé de la marque. La moto a permis à beaucoup de gens de s'évader et, par conséquent, nous avons connu une année record en matière de ventes, tant en Amérique du Nord qu'à l'international. Cet élan se poursuit cette année, et il s'amplifie. En fait, notre plus grand défi actuel n'est pas la demande, mais la lutte contre les pénuries de production dues aux contraintes d'approvisionnement. Nous expédions des motos aussi vite que nous pouvons réunir les pièces et faire l'assemblage.

Merci à vous tous de traverser cette période avec nous. Nous aimons penser que nos motos font de nous la meilleure entreprise de motos, et nous savons pertinemment que nous avons les meilleurs clients pour les conduire. C'est grâce à vous tous que nous aimons venir travailler tous les jours, même si le trajet est virtuel depuis un certain temps. Nous vous souhaitons un été heureux et sain, et un retour à la normale en toute sécurité pour nous tous.

**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 oeuvre 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](http://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.



@jimmyburnouts



@indian\_kate



@rian\_rochford



@omar.aldosary

# 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.



@guixdasilva



@trennonpaynter



@carolinacoraaa



@chriscobrace



@atcf\_1976



@iletaituneflo



@lady\_rebel18



## LE PREMIER À AVOIR VU LA NOUVELLE FTR 2022

Par Seth Bowman

*Avant que la FTR 2022 ne soit révélée à tout le monde, nous avons demandé à Seth Bowman, qui dirige @ftr1200owners sur Instagram®, de venir au siège d'Indian Motorcycle, où nous lui avons fait la surprise de lui montrer les nouvelles motos.*

Ma mâchoire est encore sur le plancher. Je m'attendais à faire quelques vidéos de groupes de clients en train de discuter de la FTR 1200. Rien de tel. J'ai été accueilli par Rich Christoph, le concepteur principal de la FTR 1200. Ils ont commencé à se parler quand je suis arrivé, ce qui aurait dû me mettre la puce à l'oreille. Nous marchons dans le couloir, discutons de motos, puis Rich me dit : "Je suis désolé de devoir vous annoncer ça comme ça. Nous ne sommes pas ici pour parler de la marque ou de la moto en général. On va te montrer sur quoi nous avons travaillé ici tous ces derniers mois. »

Il a ouvert la porte et la moto était juste là. La nouvelle FTR. Elle était encore mieux que si elle avait été recouverte d'un drap. J'étais sans voix. Pendant les 40 minutes qui ont suivi, je l'ai regardé fixement, passant en revue chaque détail. Rich m'a parlé de tous les nouveaux éléments, pour voir ce que je pensais de chacun. Plus vous passez de temps avec la moto, plus vous pouvez apprécier tous les efforts de l'équipe de conception. Cette chose est absolument stupéfiante. Les gens vont l'adorer. Je suis très enthousiaste pour les propriétaires et les futurs propriétaires qui auront l'occasion de la voir.

*Pour en savoir plus sur les modèles FTR 2022, rendez-vous à la page 18.*



## CARTE POSTALE DE SUÈDE

**Pour poursuivre** mon récit, et dans un autre registre je saisi l'occasion de partager quelques infos sur la suède, remarquable pays d'où je viens. On y croise des motards sympathiques, des paysages magnifiques et des journées d'été incroyablement longues font de la Suède un paradis pour les motards (et c'est là que le cofondateur d'Indian Motorcycle est né). Pour en savoir plus sur la culture suédoise et les endroits où rouler, **Patrik Hinrichs**, qui a fondé le premier IMRG du pays, puis deux autres est notre meilleur guide.

### L'ATTRAIT POUR INDIAN MOTORCYCLE SE MULTIPLIE.

"Quand je me baladais avec mon Indian, les gens m'arrêtaient toujours pour me poser des questions,

m'interroger à son sujet, sur sa provenance etc... Je ne savais pas qu'elle était à nouveau fabriquée", disaient-ils. La marque a marqué les esprits il y a longtemps et elle a une excellente réputation en Scandinavie."

### LES ÉVÉNEMENTS DE BIKERS SONT ÉPIQUES.

"Le Custom Bike Show a lieu le 5 juin à Norrtälje, à 70 miles de Stockholm. Des milliers de motards y présentent des motos customisées. Fin juin, c'est le Sweden Rock Festival à Sölvesborg, le plus grand événement d'Europe du Nord, avec des groupes comme Metallica® et Judas Priest®. Et en août, si vous êtes un motard en Suède, vous allez à la chasse au Mälaren. Environ 10

000 motards partent de Stockholm et font le tour du lac Mälaren. Le tout se termine dans la ville voisine d'Enköping par une fête."

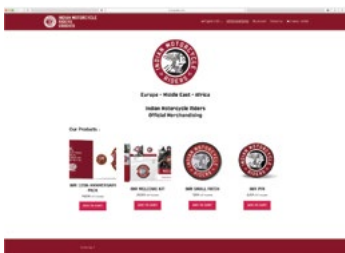
### ET LES SORTIES SONT ÉPIQUES

**AUSSI.** "Tout comme aux États-Unis, les meilleures balades se font sur des routes plus petites, dont la vitesse maximale est généralement limitée à 90 km/h. Les îles d'Åland ou de Gotland, situées au large de Stockholm et accessibles uniquement par ferry, sont parfaites pour une exploration à moto. Sinon, les paysages du nord sont magnifiques. Si vous avez besoin d'aide pour choisir un endroit, n'hésitez pas à nous contacter sur les médias sociaux. Nous sommes @imcs.se sur Instagram®. »



**133 Indian Motorcycle Riders Group ont été créés en Europe** jusqu'à aujourd'hui, il y a certainement un IMRG près de chez vous chez votre concessionnaire local. C'est une excellente occasion de rencontrer d'autres propriétaires d'Indian, de sortir, de partager votre passion pour la moto et votre marque préférée. Vous pourrez ensuite porter ces superbes écussons IMRG. Rapprochez-vous et rejoignez un IMRG pour afficher ces couleurs ici <https://imrgmember.eu/riders-group/#/> ou demandez plus de détails à votre concessionnaire.

## ENJOY YOURSELF



Vous cherchez un pack ou un pin officiel Indian Motorcycle Rider ou alors un patch? Rendez-vous sur [www.imrgoodies.com](http://www.imrgoodies.com) où vous pourrez également saisir certaines éditions limitées.

## SAVE THE DATE INDIAN RIDERS FEST BUDWEIS 10-12 JUIN 2022

Après un nouveau report dû à la crise sanitaire, l'Indian Riders Fest en République Tchèque à Budweis vous attend avec toute son équipe en juin 2022. L'événement a reçu le soutien du monde entier. Il sera encore plus fort l'année prochaine avec de nombreuses surprises dans le programme d'animations, une plus grande capacité d'hébergement avec notamment la possibilité de dormir sur place dans de superbes tentes spacieuses entièrement équipées. Restez à l'écoute. Toutes les informations sur [www.indianridersfest.eu/](http://www.indianridersfest.eu/)



## 200 000 KM ! QUI RELÈVE LE DEFI ?

Alain, originaire du sud de la France, possède son Chieftain depuis un peu plus de 6 ans. Infatigable rouleur, il a parcouru toutes les routes du Maroc jusqu'au Cap Nord ! Il vient de passer la barre des 200 000 km en entretenant régulièrement sa moto chez son concessionnaire et sans avoir connu le moindre problème. Respect !

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.



# WHY WE RIDE



◀ **KARIN & THOMAS - ALLEMAGNE, FTR 1200**

FTR quand tu nous tiens...

Peu importe où nous nous roulons avec nos FTR1200, nous attirons les regards. La plupart du temps, les gens lèvent le pouce, même chez certaines voitures qui passent ou sur les parkings fréquentés par les motards, des petits groupes se forment autour de nos motos. Nous nous sommes surtout souvenus d'un groupe italien avec des GS1250 dans le Tyrol du Sud où on aime bien rouler. Lorsque nous nous sommes arrêtés ensemble à un point de vue. Il ne décrochait plus des deux FTR vraiment intrigués en les regardant sous toutes leurs coutures ! Sur la photo à Obidos c'est lors de nos vacances au Portugal où nous séjournons également dès que l'on peut. Ce sont nos deux autres FTR que l'on laisse sur place, les routes sont superbes là bas et ça nous dépayse tellement de l'Allemagne !



◀ **PHILIPPE - FRANCE, SCOUT**

Bonjour, mon grand père a servi dans l'armée américaine pendant la guerre. On lui avait affecté une Indian (je pense une Scout), Il a fait le débarquement de Provence avec en 1944 ...; Il m'en a parlé pendant toute mon enfance (prononçant le nom de la marque comme un français). Il avait plein d'anecdotes sur cette moto, alors quand j'ai vu que la marque était ressuscitée, je suis allé en essayer une, d'abord pour lui et aussi par curiosité... dès les premiers tours de roue, il s'est passé quelques chose, il était avec moi sur la moto... dans ma tête j'ai signé à ce moment là...



◀ **CHRISTOPHE - FRANCE, CHIEFTAIN**

Salut les riders. Un jour je me décide à essayer une Roadmaster à une étape de l'Indian Roadshow. J'en ressors pas convaincu. Quelques années passent, j'ai envie de changer ma Victory contre une HD. Je cherche, je cherche, je cherche... Bof, trop chère, trop courante, trop...bof finalement... Je trouve alors une Chieftain de 2014 d'occasion à vendre à 400 kms de chez moi, peu de kilomètres, prix correct, très bon état, première main, garantie 1 an. Je ne l'essaye même pas et je signe direct, un éclair de génie? Un acte stupide? Une erreur? La meilleure idée de ma vie? Maintenant il fallait bien rentrer ! Je sors du parking, je fais environ 40 mètres et là... Bon sang, ah ouais quand même, wouah, si je m'attendais, c'est dingue, comme quoi... C'est carrément une des meilleures bécanes que j'ai eu de ma vie, ce qui m'avais déçu lors de mon premier essai est gommé et je la trouve superbe maintenant que c'est la mienne :-). Souplesse, maniabilité, confort, douceur des commandes, protection, elle a tout pour me plaire. Deux ans et demi de plaisir. La prochaine sera certainement une Challenger. Longue vie à Indian.



◀ **NICLA - FRANCE, SCOUT**

Bonjour, je vous envoie la photo avec une bobber scout rouge, prise lors d'une manifestation à Cavalaire sur mer, où je suis tombée follement amoureuse des motos Indian motorcycles. Une autre photo un an plus tard avec ma Scout Sixty et mon permis de conduire, une vraie joie! Merci et bonne route.

▶ **JEAN-JACQUES - FRANCE, ROADMASTER**

Fidèle à la marque, ma troisième Roadmaster et ce sera également la prochaine. Confort, fiabilité, performance et sécurité sont véritablement les atouts de cette machine taillée pour le voyage. Agile sur les routes pentues et sinueuses des montagnes, vélocité et précise sur les routes de campagne et un véritable TGV sur autoroute.



► **YANNICK - FRANCE, SCOUT**

A peine le permis A2 en poche, j'ai filé chez mon concessionnaire Indian Motorcycle Toulon. Super accueil, de très bons conseils et j'ai enfin réalisé mon rêve en signant un bon de commande Indian... Design vintage couplé à une conception moteur moderne, je suis ravi de rouler en arborant fièrement la marque Indian sur les flans de mon réservoir... Au plaisir de vous croiser.



▲ **MP - FRANCE, SCOUT**

Après un permis A passé en 1986 sur Paris, les aléas de la vie m'ont fait quitter la moto pour la voiture. Plus de 30 ans plus tard, après quelques heures de remise à niveau, je cherche une moto...mais pas n'importe laquelle. Grâce à mon pote motard, propriétaire d'un magnifique bobber Indian, je m'intéresse à la marque. Très vite conquise par la beauté des moteurs et les finitions, je jette mon dévolu sur cette somptueuse Scout bicolore 2020, achetée chez Indian St Maximin (Oise), avant le 1<sup>er</sup> confinement.



▲ **MICHEL - FRANCE, CHIEFTAIN**

Bonjour, Voici une photo souvenir d'un de nos roadtrip aux USA devant la concession Indian à Sturgis, que de beaux souvenirs.

# WHY WE RIDE

▼ **CHRISTOPHE - FRANCE, SCOUT**

Ride in Paradise... Un beau matin en Provence j'enfourche ma fidèle Indian Scout, une pression sur le bouton magique... Le grondement et les vibrations du v-twin m'envahissent avec bonheur. Je rejoins un ami pour une balade dans le Luberon, sans parcours défini à l'avance. Nous voilà sillonnant les magnifiques routes de notre région aux grés de nos envies qui nous amènent jusqu'au pied du mont Ventoux. L'ascension est fantastique, nous ne savons plus si nous sommes en Corse ou dans les montagnes suisses. Les odeurs de pins, de lavandes et de fleurs s'entremêlent, c'est une explosion de parfums ! Quelques échanges de signes fraternels avec les frères bikers que nous croisons, je suis heureux, purifié et libéré du stress quotidien, ne faisant qu'un avec mon Indian. Indian Spirit !







◀ **FLO ET RÉMI - FRANCE,  
SPRINGFIELD & CHIEF VINTAGE DARK HORSE**

Le virus Dark Horse ! Après avoir possédé une Chieftain Thunder Black, j'ai craqué pour une Springfield Dark Horse. Lors de notre dernier voyage dans le sud-est de la France, nous avons pu pleinement apprécier nos montures, notamment sur la route des châteaux Cathares et dans les gorges de Galamus. Ma compagne qui roulait avec sa Scout Icon a essayé lors de ce périple ma « monture » et a pu apprécier pleinement la facilité et le plaisir à piloter cette moto malgré son gabarit et son poids de 55 Kg. Ce que femme veut.... Un passage dans notre super concession de Nantes, une reprise de la Scout et quelques semaines plus tard Madame chevauchait fièrement sa Chief Vintage Dark Horse. Plus qu'une hâte, pouvoir de nouveau pouvoir randonner à deux et avec notre groupe d'amis motards! On the road again!

# RIDE



◀ **JEAN-FRANÇOIS  
FRANCE, SCOUT**

Participation à la Transalpes 2019 et premiers cols en Indian Scout Bobber A2 équipés, pour l'occasion, d'un dérouleur de carte, d'une GoPro, d'une bulle haute, d'un guidon Ape Hanger, d'amortisseurs EMC un peu plus souples et d'une selle personnalisée au confort amélioré. Fabuleux souvenir de bagarres amicales avec une Thruxton 1200.



◀ **LE DOUDE - FRANCE, ROADMASTER**

J'habite Saint Quentin dans le département de l'Aisne et je descends en vacances chez des amis de Cers près de Béziers. Lui roule en INDIAN Challenger et je roulais en Road Glide. Invité à participer à une balade de l'IMRG de Montpellier j'ai essayé la Roadmaster et j'ai signé le bon de commande à Eric super Vendeur de la concession Guichard de Montpellier. Au bout de quelques mois je suis revenu chercher ma Roadmaster 2021 et je ne regrette pas mon achat pour son confort et sa maniabilité.

▶ **JOËL - FRANCE, CHIEFTAIN LIMITED**

Mon histoire avec ma première Indian - Chieftain Limited 2018. Une découverte, un coup de cœur, pour une bien belle machine ! Ma première rencontre avec la Chieftain Limited, le 12 octobre 2019 et la « banane » comme jamais une moto me l'avait donnée avant. Un véritable coup de cœur. Oh, bien entendu, j'en rêvais depuis longtemps. Mais là, le rêve était désormais à ma portée. Ce fût très vite conclu. Me voilà membre de la famille IMR (N°100017800 - Concession Toulouse 31) avec en prime le livret d'accueil reçu très vite incluant carte et goodies. Je ne rêvais plus. Quel bonheur ! Une vraie madeleine de Proust cette machine, une fois sur la route. Remontent alors à ma mémoire les roadtrips que j'ai eu la chance de faire aux USA sur des portions de la Road Mother 66 quelques années plus tôt. Le ronronnement de la machine révélant sa force tranquille, la sono diffusant des rythmes de country, voilà, je suis pourtant bien en France, mais je prolonge mon rêve américain sur mes routes préférées au quotidien. Même dans le garage l'hiver, c'est très régulièrement que je prends plaisir à aller voir ma belle et l'entendre chanter avec fierté et j'en fait profiter les voisins... Aujourd'hui, désormais habillé aux couleurs de la marque, j'ai toujours autant de plaisir à rouler avec ma machine que je connais de mieux en mieux et dont j'apprécie encore plus de jour en jour ses qualités après lui avoir offert quelques atours supplémentaires. Voilà, les amis, une histoire simple d'un rêve éveillé. Carpe Diem !





# GRANT BESTER

Grant Bester a intégré le groupe Polaris depuis plus de 8 ans et occupe le poste de vice-président international pour Indian Motorcycle.

**L'allure athlétique du personnage nous rappelle sa passion pour le sport et le rugby, qu'il a pratiqué en Afrique du Sud, d'où il est originaire. La moto a toujours fait partie de sa passion, mais il ne s'attendait pas à diriger la division Indian Motorcycle Internationale, après avoir passé une bonne partie de sa carrière dans une très grande entreprise du secteur médical.**

Sympathique, souriant, la poignée de main est ferme et la conversation s'engage facilement grâce à la curiosité naturelle de Grant Bester et à la diversité de ses centres d'intérêts. Grant est apprécié pour son engagement et son implication au quotidien. C'est un travailleur acharné, une personne active, au discours direct, mais toujours à l'écoute et ouvert à la discussion, comme le reconnaissent les membres de son équipe.

### **Grant Bester, comment est née votre passion pour les motos ?**

J'ai toujours été inspiré par tout ce qui avait deux roues - les vélos de route, les VTT, puis un jour un ami m'a laissé essayer sa KX250 (après un petit cours intensif !). Deux semaines plus tard, j'ai acheté sa moto et j'en n'ai plus décroché depuis. J'ai ensuite passé des années à explorer tous les coins de l'Afrique du Sud sur toutes sortes de motos. L'un de mes voyages les plus inspirants a été en Afrique australe sur une KTM 690. J'ai ensuite exploré de nombreux pays sur

deux roues - j'aime le sens de l'aventure, la solitude mais aussi les amitiés nouées avec les motards.

### **Votre carrière professionnelle initiale s'est déroulée dans d'autres domaines que la moto, comment vous êtes-vous retrouvé à la tête d'Indian Motorcycle sur plusieurs continents ?**

J'ai eu de la chance et je suis très heureux de travailler pour Polaris avec Indian Motorcycle. J'ai eu une carrière diversifiée, en quittant l'université et en créant ma propre entreprise dans l'imagerie

professionnelle. J'ai ensuite investi dans une start-up d'ingénierie médicale, puis j'ai fait la transition vers une entreprise médicale mondiale en tant que vice-président et directeur médical pour l'international. J'ai voyagé dans le monde entier, mais je vivais et je vis toujours en Suisse. Lorsque l'entreprise a décidé de quitter ce pays, des collègues qui avaient rejoint Polaris dans la région m'ont mis sur la piste. Un poste s'est présenté pour lequel j'ai été retenu. Je n'ai plus jamais regardé en arrière.

### **Vos responsabilités vous impliquent sur plusieurs fronts, quels sont-ils et comment s'organise votre mission ?**

Mes attributions concernent l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie, l'Australie et la Nouvelle Zélande. Nous nous concentrons sur l'opérationnel de l'entreprise (ventes, marketing et fabrication) mais nous travaillons également en étroite collaboration avec nos collègues du monde entier sur les besoins en produits

*"La FTR a été un projet extraordinaire. Nous sommes sortis de notre zone de confort..."*



et les partenariats. Nous avons une équipe cosmopolite très expérimentée en Suisse en relation avec tous les pays eux aussi très passionnés. Notre mission est de produire des motos de qualité, délivrer des messages authentiques auprès d'une communauté de motards dont nous sommes fiers.

L'international a été un moteur de croissance pour Indian Motorcycle. Cette zone représente aujourd'hui plus d'un tiers du volume mondial et nos ambitions sont de croître rapidement et durablement, tout en conservant les valeurs qui nous ont permis d'arriver là où nous sommes aujourd'hui. L'Europe est l'une des plus grandes régions du monde et presque tous les pays connaissent une croissance et une expansion de leurs réseaux de concessionnaires au nombre de 300 actuellement dont plus de la moitié sont exclusifs à Indian Motorcycle.

**La marque a été relancée en 2013 avec 3 superbes modèles, aujourd'hui la gamme offre environ 30 modèles dont les 3 derniers modèles Chief! Quel est votre secret pour avancer aussi rapidement face à vos concurrents ?**

Il y a un état d'esprit très entrepreneurial chez Indian Motorcycle, nous sommes tous motivés, nous anticipons, nous avançons rapidement, nous devons résoudre des problèmes et toujours travailler en équipe. Indian Motorcycle est plus qu'une passion pour la plupart des membres de l'équipe. Si vous roulez, vous aimez la marque, avec un état d'esprit global et créatif alors, seules de bonnes choses peuvent en découler !

**Vous avez été très impliqué dans le lancement du FTR qui a fait entrer la marque dans un nouveau segment. En moins de 3 ans, vous avez attiré un nombre croissant de clients Roadster. Quels sont les atouts de ce modèle ?**

La FTR a été un projet extraordinaire. Nous sommes sortis de notre zone de confort et, dans un laps de temps très court, nous avons développé un concept, créé un nouveau segment, conçu l'une des motos les plus excitantes du marché, participé à des courses (et gagné presque tout aux Etats-Unis). Depuis cette base, nous avons décliné un modèle commercial tourné vers les motards européens, venant de la piste et arrivant sur la route. Nous avons vu des clients venir de

différents horizons, Sport, Cruiser, Retro..... La géométrie apporte un vrai contrôle et du confort, le bicylindre en V fournit un couple et un caractère incroyables. Le style, unique et personnalisable est aussi très séducteur. Je ne pense pas qu'il y ait autre chose sur le marché d'aussi excitant que la FTR!

**Malgré la période compliquée que la planète a traversée l'année dernière, comment expliquez-vous que Indian Motorcycle ait autant de succès ?**

L'année dernière a été compliquée, pour les familles, les entreprises, la logistique et l'approvisionnement. Il a été très difficile de mesurer l'impact du Covid chez les consommateurs, et pendant cette période, nous avons également dû mettre à niveau nos productions aux normes Euro5 et gérer bien d'autres challenges entraînés par la crise sanitaire. Ce qu'il y a de bien avec la moto, c'est que lorsque vous mettez votre casque et que vous démarrez votre moteur, vos problèmes, vos défis et vos soucis semblent disparaître (du moins pour un temps !). Nous nous sommes préparés aussi bien que possible, nous avons eu des partenaires et des concessionnaires très engagés, la passion est restée intacte chez les motards et beaucoup ont décidé de profiter davantage de leur moto, au cours de cette année passée. Quelque part ça nous a rendu plus fort.

**Demain, vous aurez le choix de partir pour une semaine, quel est le road trip de vos rêves et quelle machine choisiriez-vous de piloter ?**

L'une des raisons pour lesquelles j'aime ce métier est que j'ai pu rouler dans le monde entier, aux Etats-Unis, au Moyen-Orient, en Asie et en Europe, et j'ai toujours aimé cette diversité. Je dois dire que j'aime toujours autant rouler en Suisse ! Nous avons des cols incroyables dans le Valais (Furka, Grimsel) et non loin de là, le Stelvio. J'ai un faible pour la bonne cuisine italienne et le vin, alors je me retrouve souvent à rouler sur le Col du Grand St-Bernard pour les routes venteuses et les restaurants sympathiques. Je recommande vivement une semaine dans l'Oberland bernois, vous tomberez amoureux des paysages de l'Emmental, de Thoune, de Wilderswil et des environs.

**Un dernier mot ?**

Ce qui est bien dans mon travail, c'est que j'ai toujours des amis qui viennent en Suisse pour rouler avec moi. Je pense que mon taux de conversion pour leur faire quitter leur marque et rejoindre Indian est d'environ 70 % !! Y'a t'il un concessionnaire qui cherche un vendeur ?!!



**À l'occasion du 100<sup>ème</sup> anniversaire de la Chief,  
Indian Motorcycle a ravivé une légende.**

# REDEFINITION... D'UNE ICONE

Les garde boue et les amortisseurs arrière découverts doivent vous inspirer pour apporter vos propres personnalisations.

Chaque Chief est équipée d'un éclairage à LED, d'un démarrage sans clé, d'un régulateur de vitesse, de modes de conduite et de pneus Pirelli® Night Dragon super adhérents.

## 2022 CHIEF

MOTEUR

THUNDERSTROKE 116 V-TWIN

COUPLE

162 N-M

Si la Chief transmet un héritage, elle est aussi tournée vers l'avenir pour perpétuer l'histoire. Elle jouit d'une puissance et d'une maniabilité exceptionnelles, ainsi que trois modes de conduite au choix, rendant le roulage toujours adapté aux circonstances. La Chief Dark Horse vous offre la même conduite et la même maniabilité, plus de puissance grâce au Thunderstroke 116, et un écran d'instruments tactile.

La roue avant de 19 pouces, la roue arrière de 16 pouces, l'angle de chasse de 29 degrés et le guidon drag bar créent une position engageante sur la machine.

Conçue par le légendaire Charles Franklin, le coureur de dirt track et ingénieur qui a également imaginé la Scout, l'Indian Chief a fait ses débuts en 1922 avec un bicylindre en V de 61 CI (1000cc), double arbres à cames, une selle basse et des lignes gracieuses. Les motards ont adoré sa puissance et sa fiabilité, son couple formidable et son agilité. Aujourd'hui, à l'occasion de son 100ème anniversaire, la Chief a été entièrement repensée - un design hors du temps, complété par des technologies modernes et des performances répondant aux attentes de tous, sans aucun compromis. La machine conserve sa position compacte classique, son cadre simple en acier et son empattement de 162 cm pouces, et sa hauteur de selle de 66 cm permet au conducteur d'avoir un contrôle total. Le moteur Thunderstroke est largement éprouvé depuis sa conception en 2013. Développé depuis en 116CI (1900 cc) il fournit toute la puissance et le couple nécessaire à cette nouvelle Chief et affiche plus de nervosité à la sortie de chaque virage.



## 2022 CHIEF BOBBER DARK HORSE

MOTEUR THUNDERSTROKE 116 V-TWIN  
COUPLE 162 N-M

La Chief Bobber est un bulldog réincarné dans cette moto : robuste et compacte, avec plus de muscle que ce que l'on attend d'une moto de cette catégorie. Vous pouvez aussi monter en gamme avec les équipements haut de gamme de la Chief Bobber Dark Horse.



## 2022 SUPER CHIEF

MOTEUR THUNDERSTROKE 116 V-TWIN  
COUPLE 162 N-M

La Super Chief est une moto de tourisme à l'attitude rebelle et au style emblématique, avec notamment un grand phare et une fourche enveloppée. Pour être encore plus audacieux et se démarquer, le moteur Thunderstroke 116 de la Super Chief Limited reçoit des finitions chromées haut de gamme et un écran de compteur tactile de quatre pouces pourvu du RIDE COMMAND.



## VÍCTOR DREAM

De Ushuaïa à Anchorage, 24 500 km, 14 pays,  
et 45 jours sur ma Roadmaster.



# PAN AMERICANA

**J'aime l'aventure, j'aime voyager en moto et me perdre sur des routes sans fin, c'est pourquoi j'ai décidé de faire la Panamericana. Je voulais la faire seul et vivre l'aventure dont j'ai toujours rêvé - ma moto, moi et des routes sans fin.**



Bien que l'itinéraire habituel aille du nord au sud et à une meilleure saison, j'ai décidé de le faire du sud au nord, en profitant que c'était l'été dans l'hémisphère sud et en considérant que ces routes seraient les plus pénibles. Une fois aux États-Unis, les routes seraient beaucoup plus faciles.

Le premier défi était de traverser l'Amérique du Sud puis l'Amérique centrale. Au départ, l'idée était de le faire avec une bonne machine tout-terrain sans beaucoup d'électronique, mais pendant la Daytona Bike Week, je suis tombé amoureux de l'Indian Roadmaster, et je l'ai achetée. J'ai parcouru près de 10 000 km avec elle et j'ai adoré chaque kilomètre. J'avais une confiance totale en elle, même si c'était une

moto de grand tourisme.

Contre tout avis, j'ai décidé de partir à l'aventure avec mon Indian Roadmaster. Mon aventure a commencé lorsque j'ai reçu la moto à Punta Arenas, au Chili. Mon bon ami Peter Wurmer s'est chargé de me l'envoyer de Los Angeles.

Depuis que j'ai commencé le voyage au départ d'Ushuaïa, tous les motards que j'ai rencontrés ont admiré mon Indian, une marque mythique, mais sans représentation dans ces pays à l'époque. De nombreux motards communiquaient et suivaient l'aventure par le biais des médias sociaux, mais lorsque j'ai rencontré Mario Arturo Montoro, du grand groupe de motards chiliens appelé "La Hermandad del

Sur", à un péage, le nombre de suiveurs a considérablement augmenté et certains sont même venus me saluer sur la route. À tel point que dans certaines stations-service, tous les employés sont sortis pour prendre une photo avec le "gringo de l'Indian".

amis motards partout, et je me suis senti très soutenu.

À un poste de contrôle de police au Panama, tout près de la frontière avec le Costa Rica, j'ai été arrêté parce qu'un agent d'immigration avait oublié de viser mon permis de conduire. La police a confisqué la moto et m'a hébergé dans un hôtel jusqu'au procès. J'ai appelé Franco Santalucia, un



ami motard que j'avais rencontré la veille à Panama City. Au bout d'une demi-heure, Eros, président du 507 Extreme Club, m'a informé que quelqu'un viendrait me chercher le lendemain pour m'emmener au tribunal.

Le lendemain matin, Meibis Zamudio, une charmante Panaméenne, est arrivée et a passé la journée avec moi au tribunal, faisant tout ce qui était nécessaire pour résoudre mon problème. En fin d'après-midi, j'ai été jugé et acquitté mais escorté hors du Panama.

La fraternité des motards du monde entier n'est-elle pas formidable ? Je vous remercie

pour cela.

Bien que j'ai emporté une petite tente et un sac de couchage, j'ai toujours trouvé un endroit où je pouvais me reposer et garder la moto à l'abri. Souvent de manière originale. J'ai reçu de plus en plus de messages de soutien et cela m'a donné de l'énergie. Malgré les difficultés sur les pistes de terre et l'essence à très faible indice d'octane, j'étais ravi de ma moto.

Le passage en Amérique centrale a été un peu plus compliqué et le GPS ne fonctionnait pas, mais je devais continuer à aller vers le nord. Traverser trois pays le même jour est une expérience très curieuse.

Dans certaines régions, il était très effrayant de voir le calibre des armes que portaient certains gardes...

Après avoir parcouru près de 16 000 km sur la moto, dont une grande partie hors route, je me suis rendu chez un concessionnaire de motos à San Luis Potosi, au Mexique. J'ai rencontré le propriétaire, Ricardo José, et j'ai demandé une vidange, mais ils ont aussi changé le filtre, nettoyé le filtre à air et lavé la moto. Lorsque j'ai voulu payer, il m'a dit : "Profitez-en, c'est un honneur de faire cela pour vous". Il était impossible de payer quoi que ce soit. Encore une fois, je tiens à les remercier pour leur gentillesse. A Los Angeles, j'ai changé les pneus. Je pouvais voir qu'ils avaient souffert sur les chemins de terre et des trous dans la chaussée. J'ai rencontré mon bon ami Peter Wurmer, autrefois grand motard et créateur d'Eagle Rider, il m'a félicité d'être arrivé et m'a demandé si j'attendais de meilleures conditions météorologiques en mai pour poursuivre le voyage jusqu'en Alaska. Pas question ! Mon intention était d'aller de l'avant et de continuer vers le nord, malgré la mauvaise saison météo qui m'attendait dans cette direction.

J'ai commencé à voir de la neige sur le bord de la route sur la Transcanadienne 1, en approchant de Kamloops, au Canada. A partir de là, la route a commencé à devenir plus compliquée, et je devais faire très attention : la glace et la neige devenaient de plus en plus fréquentes. Les températures ont beaucoup baissé, et j'ai dû changer mes baskets pour une paire de bottes que j'ai achetée en chemin.

Je voyais déjà des panneaux indiquant



## VÍCTOR DREAM



l'Alaska, ce qui me remontait inconsciemment le moral et me rapprochait de plus en plus du Grand Nord. L'un des panneaux indiquait que du 1er octobre au 30 avril, les voitures et les camping-cars devaient avoir des pneus d'hiver et des chaînes pour les camions. Rien n'était précisé pour les motos ! J'ai donc continué ma route. La route commençait à être blanche à plusieurs endroits, mais je pouvais encore bien rouler, et je suis arrivé à Bell Lodge où se trouve The Last Frontier Heliskiing, l'un des plus grands centres d'hélicski et des plus connus.

Pendant que je faisais le plein, un bûcheron est arrivé avec son vieux camion et pendant que nous parlions, il m'a recommandé de ne pas continuer car il venait de la direction que j'empruntais, il neigeait et la moto ne passerait pas. Encore une fois, je me suis dit que si j'étais arrivé jusqu'ici, ce n'était pas pour m'arrêter là.

En hiver, dans le Nord, les stations-service sont sans surveillance. Dans l'une d'elles, il y avait trop de neige et ma moto m'a échappé. Il n'y avait aucun moyen de la soulever tout seul. Après un moment, j'ai vu de la fumée sortir des arbres, je me suis approché et j'ai trouvé une maison. J'ai frappé à la porte et une gentille personne m'a immédiatement accompagné jusqu'à la moto pour m'aider à la soulever. À partir d'ici, la route était enneigée, on voyait rarement un tronçon nu.

Lorsque je suis arrivé à la frontière de l'Alaska, un des policiers était un motard et, très gentiment, il m'a dit que depuis 14 ans, il n'avait jamais vu de moto à cette époque de l'année. Il a essayé de me décourager d'aller à Anchorage en me disant que le parc était fermé à cause de la neige et de la tempête annoncée. En réalité, il était très inquiet pour moi dans de telles conditions. Pour le rassurer, j'ai fait semblant de me rendre à l'hôtel le plus proche pour y rester. Ce jour-là, j'ai parcouru 1 093 km en 15h30. Je savais que c'était ma chance et je l'ai saisie. J'ai finalement atteint Tok - Alaska, à







seulement 530 km d'Anchorage. Je savais que j'avais atteint le point le plus au nord et qu'après Anchorage, il ne restait qu'un seul col à franchir.

Le lendemain matin, la route commençait à être en meilleur état, et j'allais plus vite. En m'arrêtant à une station-service, j'ai rencontré un couple local avec un pick-up chargé de bois de chauffage.

Ils étaient très interloqués devant mon périple incroyable et m'ont dit une fois de plus que je n'y arriverais pas car il y avait un col enneigé plus loin.

Le paysage était immense et le ciel était devenu très menaçant à mesure que je montais ..... Je pense que ma Roadmaster était aussi excitée que moi de surmonter cette dernière épreuve. Enfin, nous avons atteint le sommet ! Cependant, je n'avais pas imaginé que la descente de l'autre côté serait aussi glissante et délicate. Finalement, les virages ont disparu et c'était beaucoup plus facile. La pluie m'a accompagné jusqu'à Anchorage, où je suis entré en hurlant de joie. Contre toute attente, j'avais réussi. Seul oui, mais toujours accompagné de tous les amis et motards qui m'avaient suivi pendant ce long voyage et qui m'appelaient et m'écrivaient tout au long du parcours !

J'ai traversé 14 pays en solo, du sud au nord de l'Amérique, sur une Indian Roadmaster. Beaucoup de gens me demandent comment j'ai pu parcourir autant de kilomètres sur la neige. J'ai eu beaucoup, beaucoup de chance car je savais que si je tombais, je ne pourrais pas me relever.

La température la plus basse était de -23° selon le thermomètre de la moto, et la preuve en sont les glaçons sur le garde-boue avant. Je n'avais pas de vêtements préparés pour ces températures, mais la



selle et les poignées chauffantes m'ont beaucoup aidé.

Le livre que j'ai écrit sur ce voyage (« Amérique en moto » Editions Cegal\*), est basé sur la compilation des notes que je prenais quotidiennement avec les données comme les kilomètres, les heures sur la moto, les moyennes, les problèmes, et de multiples anecdotes d'une aventure extraordinaire.

Je suis toujours heureux avec mon Indian Roadmaster de 2016 avec laquelle je continue à rouler pour parcourir des milliers de kilomètres à travers les États-Unis.

**Víctor Muntané**

\*commande du livre à victormp@me.com



# ENCORE PLUS

Lorsque Indian Motorcycle a lancé la FTR 750 en 2016, c'était un retour aux sources sur les pistes de Flat Track pour la marque depuis l'après-Seconde Guerre mondiale, alors que les États-Unis étaient emmenés par ce sport et que le légendaire Wrecking Crew monopolisait les podium. En 2019, nous avons assisté au lancement commercial de la FTR 1200. C'était une machine née sur la terre mais construite pour la route. Cette année, l'héritage se poursuit avec les nouvelles FTR, FTR S et FTR R Carbon, qui portent les performances sur route, la facilité de conduite et le contrôle à un tout autre niveau.





## NOUS AVONS ÉCOUTÉ. PUIS NOUS AVONS AMÉLIORÉ.

Le projet de chaque modèle Indian est toujours piloté à sa naissance par un chef de produit. Quelqu'un qui prend le contrôle de chaque étape, depuis la première esquisse sur une feuille de papier jusqu'à la première livraison en concession. Pour la 2022 FTR, cette personne a été, Ben Lindaman. Lindaman a entrepris un défi.

Le succès de la FTR originale avait été au rendez-vous. "Le style et les performances de la moto ont bien séduit", dit-il. Mais grâce aux commentaires des clients, il savait que cela pouvait être mieux en apportant plus.

"Nous surveillons tous les réseaux sociaux, et lorsque quelqu'un nous achète une moto, nous lui tendons la main et lui posons des questions. Nous recevons tellement de commentaires sur le fait d'aimer la moto, mais nous voulons aussi entendre les points négatifs tels qu'ils sont ressentis." Il a découvert que les propriétaires aimaient le pedigree de la FTR, mais qu'ils voulaient que la moto soit encore plus adaptée à la route.

La première chose sur laquelle Lindaman et son équipe d'ingénieurs et de designers se sont penchés était les pneus. La FTR d'origine avait des roues de 19 pouces et des pneus à crampons qui sont parfaits pour un usage mixte, "mais pas la meilleure option si vous voulez tracer des courbes sur des kilomètres durant des heures", explique Lindaman. Ils ont donc opté pour des roues de 17 pouces et des pneus Metzeler® Sportec®. Le débattement de la suspension, qui était de 150 mm, était également optimisé

pour le tout-terrain, alors "nous sommes passés à 120 mm". Ensuite, il y avait la selle, qui, selon de nombreux motards, était plus haute que prévu.

Changer la hauteur d'une selle de moto n'est pas n'est pas aussi simple que de saisir une clé et de l'abaisser. Pour réduire la hauteur de la selle, il a fallu accentuer l'angle de chasse et réduire l'empattement.

Il y a eu la modélisation par ordinateur, puis les prototypes en plâtre en passant par les ajustements à apporter à chaque étape avant les tests, jusqu'à atteindre la bonne solution en proposant une hauteur de selle plus basse de 35 mm que la précédente version tout en offrant un meilleur contrôle et une plus grande confiance.

Une fois la conception terminée, il est temps de passer aux composants. "En nous lançant dans ce nouveau concept de motos, nous voulions nous associer à des équipementiers de qualité et reconnus dans le secteur", explique Lindaman. Nous avons ajouté un échappement Akrapovič pour maximiser la puissance et réduire considérablement le poids global de la moto. Nous avons opté pour des freins Brembo® garantissant un freinage très performant, ainsi que des suspensions Öhlins® (FTR R Carbon) entièrement réglables avec un amortisseur piggyback pour une conduite douce et ajustable.

Le résultat, selon Lindaman, "est de proposer un modèle FTR beaucoup plus agile, plus nerveux, une réponse beaucoup plus rapide. Dans les virages, on ressent une machine plus précise. Cela vous met dans une position où vous avez un contrôle optimal".

## 2022 FTR

MOTEUR 1203 CC

PUISSANCE 120 CH

COUPLE 120 NM

La FTR qui représente le premier des quatre modèles de cette famille (FTR, FTR Rally, FTRS, FTR R Carbon), place déjà très haut les performances du concept de cette machine. Elle affiche autant de capacités qu'elle dégage d'authenticité et chaque rotation de la poignée de gaz est un plaisir à lui seul.





# WINING of the BAGGERS

**Cette série remportée avec succès en 2020 par Tyler O'Hara avec cette machine est reconduite sur un calendrier de 3 épreuves.**

« Malgré les regards sceptiques lors de l'émergence de cette catégorie l'an passé, il s'est avéré que les courses de ces gros V-Twin sur circuit ont véritablement surpris. Le spectacle offert par les concurrents dans leur pilotage très engagé et leur attaque ont démontré la vélocité et les performances incroyables de la

Indian Motorcycle, est engagé dans le King of the Baggers 2021 à travers trois équipes, chacune alignant le très redoutable modèle Indian Challenger confié à Tyler O'Hara, Frankie Garcia et Patricia Fernandez.

Challenger chez les pilotes Indian devant leurs concurrents en Road Glide. Nous sommes ravis d'en faire à nouveau partie en 2021 », a déclaré Gary Gray, vice-président - Racing, Technology and Service.

Le modèle Challenger bénéficie d'un atout majeur face à la concurrence des Road Glide grâce à son moteur PowerPlus de 122 chevaux, le meilleur de sa catégorie. Son châssis très bien suspendu et équilibré apporte une parfaite tenue de route en harmonie avec une fourche avant inversée et un mono-amortisseur arrière FOX®.

### **Ouverture gagnante à Atlanta**

En avril l'ouverture de cette série King of the Baggers a été brillamment remportée par Tyler O'Hara sous les couleurs S&S Cycle, champion en titre, devant Kyle Wyman et une autre Challenger emmenée par Frankie Garcia du team Roland Sands



### CALENDRIER 2021

- Atlanta 30 Avril-2 Mai
- Utah Motorsports Campus 25-27 Juin
- Monterey - Laguna Seca 9-11 Juillet



Design. Tyler a réalisé la pole position aux essais qualificatifs. Après un départ moyen, il remonte en troisième position avant de fondre sur Frankie Garcia alors second puis de s'emparer de la tête dans les ultimes instants et en décrochant le meilleur temps en course.

Suivez le King of the Baggers sur [MotoAmerica.com](http://MotoAmerica.com) and [BaggerRacingLeague.com](http://BaggerRacingLeague.com)





# LES ESSENTIELS

*Portez les couleurs de votre marque de moto préférée avec cette sélection de nouveaux T-shirt, débardeur, blouson..., ou avec un article de notre série limitée et exclusive aux couleurs du Wheels and Waves.*

*Découvrez l'intégralité des collections sur <https://shop.indianmotorcycle.fr> et chez votre concessionnaire.*

*Tee Shirt noir Wall of Death pour homme*



*Blouson été Arlington en Mesh noir pour homme et gants été Arlington en Mesh noir.*



*Casquette noire - coupe militaire - pour femme avec logo brodé rouge et blanc.  
Débardeur noir pour femme, sérigraphie logo blanc avec effet vieilli sur poitrine.*



**EN HAUT A GAUCHE :** Tee Shirt Blanc - The Unrivalled - 100% coton - Modèle coupe femme et modèle coupe homme  
**CI-DESSUS :** Tee-shirt Wheels and Waves noir pour homme - 100% coton  
**CI-DESSOUS :** Tee-shirt Wheels and Waves gris - manches longues - pour femme - 100% coton



**CI-DESSUS :** Maillot Wheels and Waves - Rouge et blanc - Manches longues - Hommes - 100% Polyester

**GAUCHE :** Casque EDON - Edition limitée - The Unrivalled - Personnalisation Wheels and Waves





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

#WEAREIMR