



Jen málokteré firmě na světě se podařil tak triumfální návrat na pozice, jako legendárnímu americkému výrobcí motocyklů Indian. Nový (...a poslední...) majitel ochranné známky a všech obchodních práv, americká společnost Polaris Industries, představil na jaře roku 2013 zbrusu nový pohonný agregát s názvem Thunder Stroke 111 a hned na podzim téhož roku už první trojici motocyklů velmi moderní konstrukce s kultovním logem Indian na nádrži. Noví králové silnic z USA se začali prodávat hned na začátku roku 2014. Za těch pět let dokázal Indian naprosto neuvěřitelný skok dopředu a dnes nabízí celkem 15 modelů v šesti modelových řadách. Jednou z nejočekávanějších novinek pro letošní sezónu byl reinkarnovaný bagger Chieftain. A právě ten ve verzi Limited jsme měli možnost otestovat na vlastní kůži.

### Prostě sexy!

Z aktuální nabídky demo motocyklů společnosti Meteor Motor Tech CR, akreditovaného dovozce Indian Motorcycle pro Českou republiku, Slovensko a další evropské země, jsme si vybrali tohoto černého hřebce hned ze dvou důvodů. Za prvé proto, že Indian v České republice i na Slovensku slaví letos 100 let od prvního prodaného kusu v někdejší ČSR a při této příležitosti nabízí dealeri značky v těchto zemích právě modely Chieftain Limited (v černé perleti) a Chieftain Dark Horse za speciální, výroční cenu 699.000 Kč včetně DPH. To je skoro o 90.000 Kč méně, než v ostatních evropských zemích. No a druhý důvod? Motocykl nás bavil hned na první pohled a ze všech zástupců těžké váhy nám připadal prostě nejvíc sexy!

Indian Chieftain je typickým zástupcem revoluční americké kategorie motocyklů nazývané „urban bagger“, respektive „city bagger“. První motocykly tohoto designu v produkční, sériové podobě daly světu jiné americké značky, Harley-Davidson (Street Glide) a Victory (Cross Country, Magnum...). Ovšem ani ty nevymyslely nic převratného. Vývojáři v obou továrnách se prostě jen dívali na to, jak si upravují a „přestavují“ motocykly sami jejich uživatelé. Spousta majitelů velkých cestovních cruiserů se i v případě svých těžkotonážních miláčků rozhodla pro customizaci. Sundali obří kufr umístěný nad zadním kolem, celou zadní partii motocyklu maximálně snížili, boční kufry protáhli směrem dolů tak, aby se takřka „vlekly“ po silnici, snížili čelní plexi,



111 je magické číslo: oslavuje 111 let od vzniku značky Indian a upozorňuje na brutální objem motoru 111 cu.i. (1.811 cm³)

U modelového roku 2019 ušetříte za doplňkové výfuky. Nádherný a dostatečně výrazný projev mají i indianské originály

# V lepší společnosti



Indian Chieftain 2019 – nositel módních trendů letošní sezóny v kategorii Chopper Cruiser



**Tři v jednom:** klasický americký motocykl se všemi potřebnými detaily, elegantní partner do městského provozu i křižník na dlouhé cesty

namontovali vysoká říditka (...ano, i na velké cestovní cruisery s rozměrnou přední kapotáží lze nainstalovat vysoká čoprácká říditka...) a přední vidlici osadili výrazným kolem s mnohem větším průměrem, než bylo v originálu. A tak vznikla kategorie motocyklů, pro kterou se postupně vžil slangový název „bagger“. Ne však podle bagrů a buldozerů, ale podle toho, že jde o motocykly vybavené ve všech směrech velkým nákladovým prostorem („bag“ – taška,

kufr, zavazadlo...). Oblíbenost těchto upravených strojů byla především v Severní Americe tak velká, že se nakonec sami výrobci rozhodli nabídnout tuto kategorii motocyklů v méně radikálním pojetí přímo z fabriky.

## Luxus na dvou kolech

Naše seznamování začalo tím, že jsem chtěl zjistit, proč nový Chieftain už na první pohled tak lahodí oku a upoutá víc, než podobné stroje od konkurence. Snad jsem na to i přišel. Je to v pár detailech, které se však ukázaly být zcela zásadní. Indian Chieftain má mnohem ostřejší, modernější tvary, přiznává hrany, opticky má nižší celý zadek a hlavě – strohé, až sportovní sedlo. V kombinaci s částečně leštěnými hliníkovými koly i takhle obrovský stroj dokáže působit prostě agresivně a sportovně. A to se mi rozhodně líbí. Tyto očesané baggery mají jednu velkou výhodu. Celkově se na nich člověk cítí, jakoby řídil mnohem lehčí motocykl (u Indianu třeba Chief Classic, nebo Vintage), nebojuje s váhou a vysoko posazeným těžištěm stroje, ale na druhé stranu má k dispozici 90% výbavy a komfortu, kterým překypují „vlajkové lodě“, jako třeba nejdražší z Indianů, model Roadmaster. Co všechno dnes nabízí moderní baggery a cruisery zjistíte hned, jak usednete do sedla a začnete studovat palubní přístroje. Všem udominuje překvapivě velký, sedmipalcový dotykový displej systému Ride Command, který mě mile

překvapil tím, že pro jeho ovládání nemusíte sundávat rukavice. S displejem se pracuje skvěle a dočetl jsem se, že stroje Indian disponují největšími dotykáči na celém motocyklovém trhu. Motocykl je sice Made in U.S.A., ale povídá si s vámi česky, což je určitě dobrá zpráva pro spoustu zájemců. V systému Ride Command najdete postupně vše, na co jste dnes zvyklí u osobního auta. Od ukazatele průměrné spotřeby přes napětí baterie, ukazatel dojezdu až po vychytávky, jakými je kontrola tlaku v pneumatikách, kompas, USB port v palubní schránce a možnost komunikace přes Bluetooth... Nechybí ani česky hovořící navigace (Garmin) a pak velká předaná hodnota, kterou se opravdu nemůže chlubit každá motorka: digitální rádio a hi-fi systém o výkonu 100W! Na tomhle místě by možná stálo za to položit si otázku, zda je tohle ještě motocykl, nebo ne... No, asi ano. Protože to má stále říditka, dvě kola a mezi nimi motor.

## Revoluce zvaná Thunder Stroke 111

Od chvíle, kdy jsem poprvé vzal za plyn, jsem se už jen nestačil divit jak moc a kolikrát mě tenhle nádherný stroj dokázal překvapit. 50% dokonalých jízdních vlastností Chieftainu má na svědomí pohonný agregát; tedy monoblok motor + převodovka. Opravdu povedený, vzduchem chlazený vidlicový dvouválec nazvaný svými tvůrci



Verze Limited už postrádá klasické hluboké blatníky a vypletená kola; nezbytný šperk v podobě hlavy indiána však zůstal

Thunder Stroke 111. Stojedenáctka je v tomto případě celkem magické číslo. Za prvé oslavuje 111 let od vzniku značky Indian a za druhé také značí objem motoru v kubických palcích (jinak 1.811 cm<sup>3</sup>). Z odborného pohledu technická i designová bomba! Moderní motor, při jehož konstrukci bylo využito všech dostupných špičkových materiálů jako při vývoji nějakého agregátu pro superbike. Rozvod OHV, tři vačkové hřídele a spalovací prostory inspirované kultovním automobilovým agregátem Corvette LS7. Ovšem to vše dokonale zabalené do kabátu, který se tváří jako Chief 74 z roku 1940! Tedy konečně motor, díky kterému si už Indian s Harleyem opravdu nikdo nespole. Jeho největší devizou je však moc příjemný a lineární průběh s neuvěřitelnou hodnotou maximálního točivého momentu 150 Nm, ale už při 2.100 otáčkách za minutu! V reálu to vypadá tak, že opravdu nemáte jakoukoli potřebu motor vytáčet a převládá pocit, že je mu úplně jedno, jaký máte



Velké překvapení: Chieftainu nevádí i velmi sportovní a rychlá jízda

zařazený rychlostní stupeň. Motocykl si to vřdycky nějak přebere a vystřelí dopředu. K dalším technickým zajímavostem určitě patří tři volitelné jízdní režimy. Standard, turistika a sport, podle kterých upravuje řídicí jednotka palivové mapy. Stejně moderní a vychytaný je u Indianu i podvozek. Jeho tvůrci měli obrovskou výhodu, že se nemuseli ohlížet na tradice, či výrobní možnosti montážní linky. Stáli na začátku a základním požadavkem bylo vytvořit moderní americký cruiser pro třetí tisíciletí. Ale zároveň bylo potřeba zachovat všechno tradiční, co dělá americký motocykl tak atraktivním. A to se vývojářům opět povedlo. Málókdoby „pod kapotou“ tohoto stroje asi hledal dokonale tuhý páteřový rám z duralu, centrální tlumící jednotku zadního kola značky Fox, nebo velmi výkonný brzdový systém Brembo s ABS. Jízda na Chieftainu byla opravdu zážitek a podvozek pobíral všechny nástrahy českých silnic s přehledem. Jen s málókterým cruiserem si můžete dovolit v zatáč-

kách takovou rychlost a „akrobacii“, jako právě s Indianem. Kdybyste se mě zeptali tak ve dvaceti, pětadvaceti letech na můj názor na Chieftaina, asi bych odpověděl něco v tom smyslu, že k tomuhle musí člověk dorůst. Dnes, o dvacet let později, musím konstatovat, že jsem k tomu už asi dorostl a Chieftain Limited je přesně to, co by mi vůbec nevánilo v garáži. Výrazný stroj s elegantní linií a siluetou. Prostě pan motocykl! Ale s kufrů, do kterých pohodlně sbalíte vše, co potřebujete k práci, nebo na víkendový trip s manželkou. Děšť vás nezastaví, protože se krásně schováte za přední kapotáž a plexi, jehož výšku můžete podle chuti pouhým tlačítkem... Takže pokud zvažujete koupi nějakého „univerzálního“ amerického motocyklu (vyjma offroadových vložek), v případě Indianu Chieftain Limited nemůžete sáhnout vedle. Legenda je opravdu zpět a dává konkurenci jasně najevo, že se do ringu vrátil velmi silný soupeř!

Text: Ondřej Hruza

Foto: Michal Houdek, Radoslav Holan



Služební cesta v sedle Indianu a práce se vám okamžitě stává zábavou



Indian znamená exkluzivitu. Kdekoli se objeví, je středem pozornosti...