

VELKÝ NÁVRAT RUDÉ LEGENDY



Vlajkovou loď je model Chieftain v „plné palbě“

Ve Spirit Lake ve státě Iowa došlo loni na podzim k události, která byla zlatým písmem zapsána do historie amerického motoristického průmyslu. Koncern Polaris Industries po cca 60 letech konečně představil důstojného pokračovatele velké legendy. Legendy, která vznikla dokonce ještě o dva roky dřív, než kult s názvem Harley-Davidson. Ano, řeč je rudých křížnicích silnic Indian Motorcycle. Je nám ctí, že jsme byli jedni z prvních v České republice, kdo mohl tento velmi unikátní stroj otestovat.

Od té doby, co Indian, resp. Polaris představil zbrusu novou pohonnou jednotku Thunder Stroke 111, ze které byl celý motocyklový svět paf a novináři v Americe dokonce zvolili tento motor jako celosvětově nejpovedenější a nejhezčí motocyklový agregát roku 2013, jsem si říkal, jaké to bude, až budu moci jednou usednout za řídítka stroje, který se stejně jako před II. světovou válkou může jako jediný silou svojí osobnosti postavit Harley-Davidsonu. Hlavně jsem si myslel, že to bude nejdříve tak v roce 2015 a někde na území Severní Ameriky. Ani ve snu mě

totiž nenapadlo, že by tu mělo již na podzim 2013, přesně 2 měsíce po oficiálním představení prvních pár prototypů celému světu, vzniknout oficiální zastoupení, které dokáže nové motocykly předvést Čechům už na veletrhu Motocykl v březnu 2014. Jenže je to realita a dnes už najdete dealerství Indianu v Praze, Písku a Ostravě. K tomu se připravuje Teplicko, Pardubicko, Brno a Zlín... Šlo to hodně rychle a je vidět, že tradice, kterou tu ve 20. a 30. letech minulého století vybudoval Ing. František Mařík (dokázal v ČSR prodat několik tisíc Indianů; tedy

mnohem víc, než se tu v té době prodalo českých motocyklů), nikam nevyprchala. Nicméně doba, kdy tu na Indianech jezdili četníci, armáda, cestáři, poštáči a nakonec i ti zmrzlinaři, je bohužel nenávratně pryč. Ano, Indian nepatřil nikdy mezi levné motocykly, avšak dnes se z něj stala hračka pro bohaté. Tedy alespoň do chvíle, než fabrika představí slibovaný ekonomický model s menším objemem. Jeho vzhled zatím není znám, každopádně představen by měl být už letos v srpnu, motor by měl mít 1.250, nebo 1.300 cm³, mělo by jít o výrazně lehčí a sportovnější roadster, který by se měl cenově vlézt „s rezervou“ do 350.000 Kč.

Indian – retro brácha od Viktorky

Skutečnost, že nové Indiany vyvinuli a konstruovali vývojáři Polarisu, není náhoda. Ti co sledují americkou motoristickou scénu dobře



ví, že Polaris, všem známý jako výrobce čtyřkolek, bugyn, ATW, sněžných skútrů a dalších offroadových vozidel, vstoupil na motocyklový trh už v roce 1998, kdy světu představil první modely strojů Victory. V Polarisu si totiž řekli, že jeden velkovýrobce motocyklů na celou Ameriku je docela málo, když třeba na japonských ostrovech se dokážou dobře uživit hned čtyři! Jenže světu začalo vládnout retro a dobře se prodávalo vše, co se tvářelo jako staré (viz nové Mustangy, Camara a Challengery). Ale jak chcete udělat retro na něco, co vzniklo v devadesátých letech?! Asi těžko, že... A tak

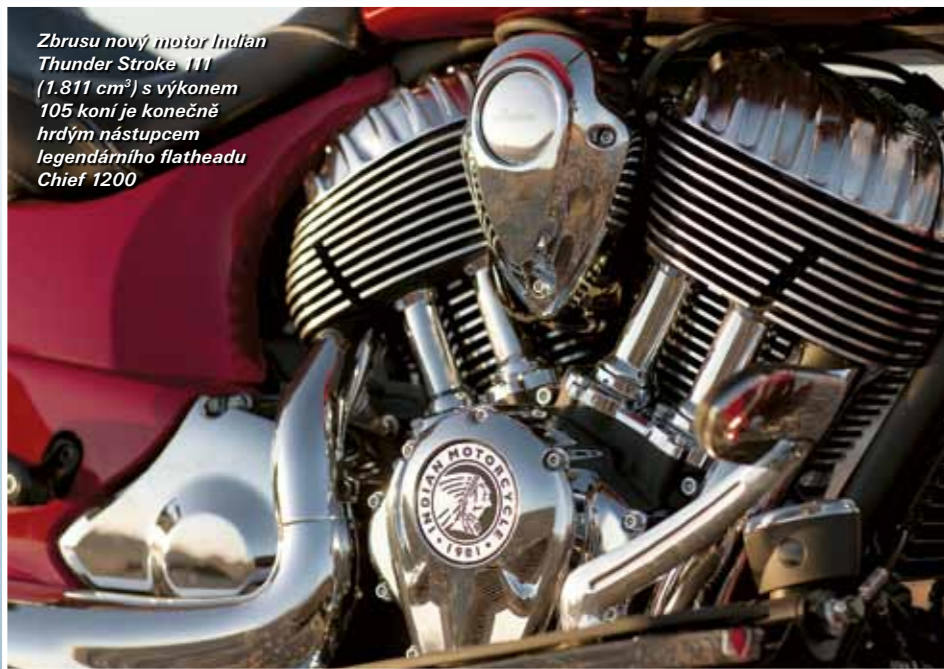
INDIAN CHIEF CLASSIC 2014:
motocyklová událost roku

na to šel Polaris od lesa a v roce 2011 koupil od společnosti Stellican Limited z Gilroy značku Indian Motorcycles. Stellican Ltd. se stejně jako jeho předchůdci také snažil o vzkříšení značky, avšak motocykly dokázal vyrábět pouze ve velmi malých sériích a v posledních letech své existence dokonce spíš kusově. Polaris dva roky tajně zbrojil, až na známém megarazu ve Sturgis představil motocykl, kterému dali všichni znalci palec nahoru. Slovo patří Jeffovi Camierovi, obchodnímu řediteli Indian Motorcycle: „To, jak by měl nový Indian vypadat, vlastně vymysleli sami zákazníci a majitelé Indianů z první poloviny 20. století. Prostě jsme chtěli lidem dát přesně to, co chtějí a splnit jim jejich sen. Když se ale budete bavit s našimi vývojáři, tak vám řeknou to samé, co si myslím já. Že kdyby Indian neu-



Chief je ve všech ohledech prostě obrovský





Zbrusu nový motor Indian Thunder Stroke 111 (1.811 cm³) s výkonem 105 koní je konečně hrdým nástupcem legendárního flatheadu Chief 1200

končil v padesátých letech výrobu, tak dneska vypadá úplně jinak. Třeba jako Yamaha Vmax, nebo naše Victory, protože by se pořád držel dvou hlavních zásad – nabízet lidem pořád něco nového, progresivního a hlavně být pořád o krok napřed před svým největším, dalo by se říct „životním“ konkurentem, Harley-

a Američani mají rádi všechno velké... Celkovou délkou 2.630mm se opravdu může chlubit jen málokterý motocykl na světě. A podíváme-li se pod všechny ty kryty a plechy, zjistíme, že délka rozhodně není jedinou veličinou, čím je nový Indian unikátní. I když se tváří jako „hodnej kluk“, ukrývá v sobě spoustu moder-

stejně! Vpředu dva velmi výkonné čtyřpístkové třmeny, vzadu dvoupístek. Úplně samostatnou kapitolou je pak motor. Ten je taky poplatný přesně tomu, co lidé (především Američani) od amerického stroje vyžadují. Vidlicový dvouválec s úhlem válců 49° chlazený pouze vzduchem a olejem. V duchu klasiky má jen dva ventily na válec, ovšem rozměrů, které připomínají spíše součástky pro lokomotivu! Podobně je to i s objemem 111 cu.i. respektive 1.811 cm³. Konstrukteři nazvali nový agregát Thunder Stroke 111 a přestože je designově inspirován posledním veleúspěšným motorem Chief 1.200, pod hlavami už nenajdeme jednoduchý „historický“ rozvod SV, ale OHV. A pozor! Zdání možná klame, ale tenhle motor má pouze 3 vačkové hřídele.

Chief Classic – továrna na zážitky

Už samotný první kontakt s velkým náčelníkem dává znát, že retro je v tomto případě pouze „skořápka“. Indian totiž nemá klíče, ale pouze chip, který odblokuje motocykl, když se k němu přiblížíte. Ke startu vás pustí tzv. „ON/OFF button“. Jojo, stejný jako třeba na automatické pračce ☺. Zařazená jednička se ohlásí mocným cvaknutím a můžeme vyrazit! První pocit? No, velkej mazel! Tenhle pocit vám dá málokterý motocykl. Koukáte před sebe a připadne vám, že je ta motorka snad nekonečně dlouhá, a když se ohlédnete za sebe, máte úplně stejný pocit. První věc, která nutně překvapí každého šťastlivce, který kdy sedlal nějaký americký dvouválec, je rozhodně nečekaná akcelerace a mocný zátah. Něco podobného jsem zažil pouze u custom motocyklů vybavených nadstandardními a tudíž také velice drahými motory S&S, nebo RevTech. Jenže



Zdání klame. Tento majestátný král silnic má hliníkový rám a koncepci podvozku připomínající spíše závodní superbike

Indian Chief Classic 2014 (test novinky)

Motor: vzduchem a olejem chlazený V2-OHV/49° Indian Thunder Stroke 111, 111 cu.i., 1.811 cm³, uzavřená vstřikovací smyčka, průměr sání 54 mm, vzduchový filtr vlevo v chrom. krytu, výfuk s katalyzátory 1-2 „Split dual w/crossover“ * **Přenos sil:** šestistupňová převodovka Indian, nožní řazení, sekundární převod ozubeným řemenem * **Rám:** 80% hliníkový páteřový skelet; zbytek ocelové odlitky * **Vidlice:** teleskopická * **Zadní tlumiče:** jeden centrální ukrytý pod sedlem; nastavitelný * **Kola:** vypletená (40 drátů), ocelové ráfky s prolisy 3.50x16" vpředu, 5.00x16" vzadu * **Brzdy:** plovoucí kotoučové; vpředu 2x čtyřpístek, vzadu 1x dvoupístek Indian „by Brembo“ * **Pneumatiky:** Dunlop American Elite s bílým pruhem, vpředu 130/90 B16, vzadu 180/65 B16 * **Příslušenství:** řídítka chrom. ocel, nádrž ocel 20.8 litru, olejová náplň jednotná přímo v motoru * **Rozměry:** délka: 2.634 mm, výška 1.176 mm, výška sedla 660.4 mm, rozvor: 1.729.7 mm * **Hmotnost:** 354 kg (suchá) * **Cena:** 639.900 Kč, www.indian.cz

Indian
MOTORCYCLE



Davidsonem. My jsme jen udělali to, co si trh žádá. A dobře víme, že se nám to povedlo!"

Věk v rouše beránčím

První, co vás při pohledu na nového Indian napadne, je víze jízdy po nekonečné americké dálnici a pocit „pána světa“. Protože nový Indian, v tomto případě model Chief Classic, je prostě ve všech ohledech obrovský a rozdíl poznáte hned, jak vedle něj postavíte třeba srovnatelného Harleye. Je to prostě amerika

ních, až revolučních technických řešení, které na jiných strojích kategorie chopper&cruiser nenajdete. Už jen samotný podvozek je libovka. Celá horní část rámu je vyrobena z hliníku (!) jako u nějakého sportovního superbiku. To proto, aby konstruktéři dostali těžiště motocyklu co možná nejnižší. V prostoru pod sedlem najdeme zadní tlumící jednotku, což opět přispívá výrazně sportovnějším jízdním vlastnostem motocyklu, než by se na první pohled čekalo. A brzdový systém s ABS je na tom úplně

tady to má člověk v základu a naservírované tak nějak hladce a samozřejmě. Ten motor se Polarisu prostě povedl a troufnu si i říct, že v současné době nemá svou charakteristikou vážného konkurenta. A navíc hodnota 156 Nm při 2.600 ot/min musí vzbudit v každém motoristovi dostatečný respekt.

Podle dostupných informací jsem už předem tušil, že motor bude zábava, ale více mě zajímal ten atypický podvozek. Pro první test jsem vybral „kraj zatáček“ – Berounsko. A trochu

jsem se těšil, že najdu nějaký zásadní bod, do kterého bych si mohl rýpnout... No jo, jenže ten jsem nenašel... Snad jen to, že mě po cca dvou stech najetých kilometrech bolela záda, za což ale nemůže motocykl, ale pouze tvar sedla. Jak jsem později zjistil, toto lze vyměnit, nebo na zakázku přímo upravit dle přání zákazníka. Takže závada odstraněna. Ale zpět do zatáček. „Sportovně“ laděný podvozek drží v ruce dva trumfy. Tím prvním je jednoznačně extra nízké těžiště a druhým brzdy. Ve vý-

sledku to znamená, že se tento kolos vodí do zatáček s podobnou lehkostí, jako nějaká devítistovka. Řidič prostě úplně ztrácí pojem o reálné hmotnosti a velikosti Indianu. A jaký je závěrečný ortel? No, nerad bych, aby to vyznělo nějak tendenčně, ale v redakci Chrom&Plameny jsme byli z nového Indianu všichni nadšeni. Plusů spousta a k tomu i skryté vychytávky. Ale hlavně se nám ta motorka prostě líbí! Jako hlavní negativum padla nejčastěji cena, ale když se podíváte,

co stojí přímí konkurenti, tak si říkám vzhledem k té exkluzivitě značky, že můžeme být ještě rádi, že nestojí třeba o 300 tisíc víc, jak se původně proslýchalo. Každopádně pokud se vám tenhle „stoprocentní Američan“ líbí, máte možnost využít stejně jako my nabídku zkušební jízdy, kterou si můžete domluvit u generálního zástupce dovozce, společnosti MR43 v Praze na Vrbovce.

Text: Ondřej Hrůza
Foto: Polaris, Jirka Švorc