

Histoire

Fondation d'une
marque de
légende



Oscar Hedström avec le premier prototype Indian 1901

En 1899, Oscar Hedström était impliqué dans les courses de vélos sur piste. Désireux de mettre au point un tandem motorisé en vue de l'entraînement des coureurs, il s'inspire d'un moteur De Dion-Bouton pour créer son propre propulseur. George Hendee, qui était représentant en bicyclettes fut impressionné par les prestations de ce tandem et proposa une association à Hedstrom. De cette association naquit, en 1901 leur première moto, à laquelle ils donnèrent le nom de Indian.



Cette moto était fort évoluée pour son époque, avec un carburateur concentrique, mis au point par Hedström lui-même, une transmission par chaîne, un allumage par bobine et un cadre qui intégrait déjà le moteur.

Premier bicylindre

En 1908, le premier bicylindre en V est mis en production. De faible cylindrée (600 cm³), il est doté d'une distribution « semi-culbutée » où les soupapes d'admission et d'échappement sont opposées. Il n'en est pas moins performant et endurant : Indian s'est donné le temps de tester ce moteur dès 1906 dans une épreuve « *coast to coast* » ; la moto ainsi équipée mettra un mois pour relier San Francisco à New York.

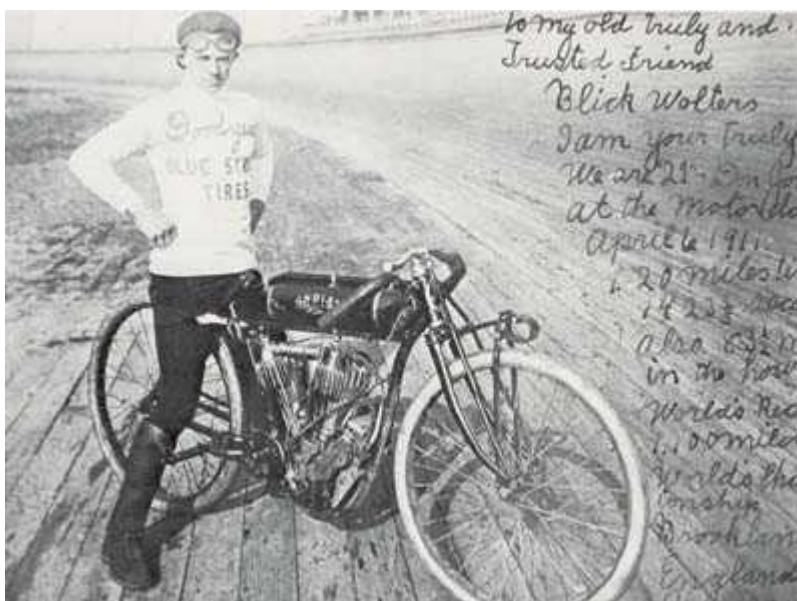
Promotion par la compétition...

En 1909, l'Américain Wells décide d'importer des Indian en Angleterre, où il s'est installé. Pour en promouvoir les qualités, il en engage dans le célèbre Tourist Trophy : l'une d'elles terminera deuxième de l'épreuve dès la première tentative.

En 1911, Indian revient en force et remporte le Senior TT avec le pilote britannique Oliver

Godfroy. Ce succès est complété par les 2^e et 3^e places. Ces motos étaient dépourvues de frein avant, conformément aux pratiques américaines de l'époque, qui jugeaient le frein avant dangereux.

La compétition et les joutes en vue de démontrer la suprématie d'une marque étaient chose courante à cette époque : pour répondre à un défi lancé par Collier, fondateur (avec son frère) de la marque Matchless, De Rosier, pilote d'Indian, ira jusqu'à demander à la marque américaine de lui préparer une moto spécifique afin de battre son concurrent sur la célèbre piste de Brooklands. C'est ainsi



que naquit la célèbre moto à moteur bicylindre de 994 cm³ à 4 soupapes par cylindre. Une, sinon la première de l'histoire. Pour l'anecdote, elle était dépourvue d'accélérateur : un coupe contact en faisait office... Après avoir battu plusieurs records, dont un mile à 140,70 km/h, De Rosier gagna le défi, par deux manches contre une.

... et par l'innovation

Afin d'asseoir sa réputation, Indian ne se contente pas de démontrer sa supériorité en compétition : la marque innove en proposant, en 1913, une suspension arrière, à lames ainsi qu'un démarreur électrique (en option).

En 1913, la production d'Indian est de 32 000 machines. Malgré tout, pour maintenir cette production, Indian doit investir. Les financiers prendront alors, à partir de ce moment, de plus en plus d'importance, ce qui conduira, en 1916, les fondateurs Hedström et Hendee à quitter la marque qu'ils ont fondée.

Nouvelle gamme

Pour faire face à la concurrence, il faut produire plus puissant, pour moins cher. De ce précepte naquit la « Powerplus », toujours bicylindre à 42°, mais à soupapes latérales, qui connaîtra un excellent accueil tant aux États-Unis qu'à l'étranger, d'autant qu'elle y sera largement diffusée en raison de l'effort de guerre : 41 000 de ces machines seront fournies aux armées.

Depuis sa fondation Indian semble avoir un but : produire une machine plus légère et moins chère que ce qui se fait couramment aux États-Unis. C'est ainsi que l'année 1916 voit l'apparition de la « O Light Twin », bicylindre à plat longitudinal, qui ne connaîtra pas, c'est le moins que l'on puisse dire, le succès de sa grande sœur - la Powerplus.

La firme de Springfield ne reste pas moins persuadée qu'il existe une place pour une

machine de cylindrée moyenne. La « Scout », de seulement 600 cm³ mais bicylindre en « V » comme il est désormais de coutume aux États-Unis, fait son apparition en 1919 et connaîtra un tel succès que la production battra en 1920 son record de ventes avec près de 40 000 motos.

En 1922, Indian décide d'élaborer des modèles de plus grosse cylindrée à partir de cette « Scout ». Ce seront les plus célèbres des Indian : les « Chief » en 1 000 cm³ et « Big Chief » en 1 200 cm³.

1925 voit apparaître une 350 cm³ équipée d'un monocylindre vertical à soupapes latérales, la « Prince », qui ne connaîtra pas un grand succès et ne restera en production que trois ans.

En 1927, Indian rachète la marque ACE, qui produisait exclusivement des 4-cylindres en ligne, semi-culbutés, complétant sa gamme avec l'« Indian Four », et propose désormais une très large gamme de motos : du 350 cm³ monocylindre à la 4-cylindres de 1 200 cm³.

Les affaires vont mal

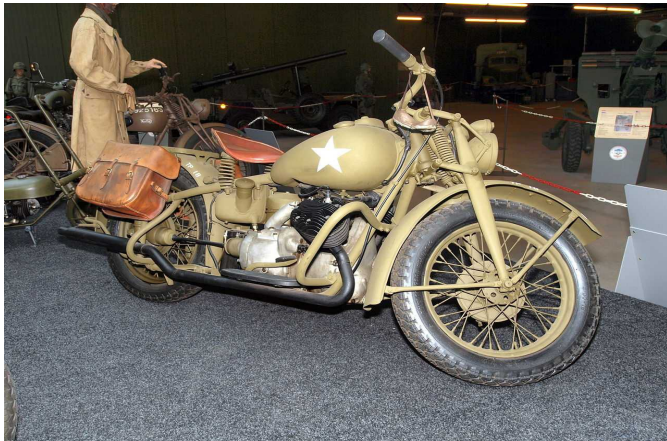


Une Indian à longues jupes

Comme nombre d'autres entreprises américaines, le krach de Wall-Street frappe Indian de plein fouet en 1929. Comble de malchance, Indian change quatre fois de directeur en quelques mois. La production retombe à 4 500 unités environ et restera quasiment inchangée jusqu'en 1940, où apparaissent les fameux garde-boue à « longues jupes », qui

resteront comme une caractéristique typique des Indian.

Les firmes américaines s'investissent très tôt à plein temps dans la Seconde Guerre mondiale. À cette occasion, Indian produit dans un premier temps la « 741 » de 500 cm³, dérivée de la Sport-Scout de 750 cm³.



Indian 841

Les militaires demandent des modèles mieux adaptés, répondant à un cahier des charges précis, notamment avec l'utilisation d'une transmission par cardan. Aussi, Indian se lance dans l'étude d'une coûteuse « 841 », équipée d'un bicylindre en V longitudinal (comme les Moto Guzzi V7).

Le bilan de cette période est catastrophique pour Indian : non seulement elle se retrouve à la fin des hostilités avec un stock important de pièces de rechange commandé par l'armée, que celle-ci refuse de lui payer, mais elle a totalement délaissé la production civile, ainsi que son réseau de distribution pendant cette période.

Tentative de relance

En 1948, pour renouveler une gamme datant d'avant-guerre, Indian se lance dans la fabrication de modèles fidèles à ses idées de base consistant à vouloir produire des modèles de faible cylindrée qui n'ont pourtant connu que peu de succès à ce jour :

Ce sont la « Arrow », monocylindre de 220 cm³ (qui ne restera pas longtemps en production), la « Scout » bicylindre vertical de 440 cm³, rapidement remplacée par la « Warrior » de 500 cm³.

Non seulement, elles ne répondaient pas réellement à une demande du marché, qui a toujours été friand de modèles puissants, mais leur manque de fiabilité sera à l'origine de la chute d'Indian.

Triste fin

À compter de 1955, le nom de la marque sera racheté par différentes usines, la plupart du temps dans l'intention de relancer une production déjà vacillante, en lui donnant un nom prestigieux.

On verra le nom d'Indian porté par des Royal Enfield, Matchless, Jawa/CZ, Horex ou autres Velocette. On verra même des scooters à moteur stationnaire Briggs & Stratton.

Lueur d'espoir

En juillet 2004, Stellican Limited, spécialisée dans la relance d'anciennes marques (elle

avait précédemment racheté la marque de bateaux Chris-Craft), rachète la vieille firme de Springfield.

Depuis juillet 2006, la nouvelle firme créée par Stellican, Indian Motorcycle Company, est installée à Kings Mountain, en Caroline du Nord, et fabrique des motos luxueuses. Plusieurs modèles, fidèles à l'image d'Indian, sont disponibles à la vente.

Depuis avril 2011, la société est devenue une filiale de Polaris Industries aux côtés de Victory Motorcycles, autre marque de motos du groupe.



Nouveau Moteur THUNDER STROKE 111ci

Première application du Thunder Stroke 111

INDIAN Gets The Spirit



Indian

Indian Motorcycle Company



Premier logo de la marque

| | |
|-------------------------|--|
| Création | 1901 |
| Fondateurs | George M. Hendee Carl Oscar Hedström |
| Personnages clés | Stephen Julius Steve Heese |
| | Données clés |
| Siège social | <input type="checkbox"/> Kings Mountain, Caroline du Nord (États-Unis) |
| Produits | Motocyclettes |
| Société mère | Polaris Industries |
| Sociétés sœurs | Victory Motorcycles |
| Effectif | 50 |
| Site web | www.indianmotorcycle.com |

Indian est une marque américaine de motos fabriquées de 1901 à 1953 à Springfield, Massachusetts, par la firme d'abord connue sous le nom d'Hendee Manufacturing Company, rebaptisée Indian Motorcycle Manufacturing Company en 1928.

