

L'arrière de ce gros café racer est désormais suspendu comme on le faisait durant les sixties, par deux amortisseurs classiques piqués à une Indian Scout.



AU LIEU D'OPTER POUR LA SOLUTION DE FACILITE QUE POURRAIT ETRE UN MONO OU UN FLAT TWIN BAVAROIS, ILS CHOISISSENT L'OPTION DU GROS BICYLINDRE INDIAN.



NHPOWER INDIAN

# THE CHIEF RACER

SI LES HIVERS DU NORD DE L'ALLEMAGNE NE SONT PAS FORCÉMENT LES PLUS FROIDS DU CONTINENT, ILS SONT INTERMINABLES. VOILÀ QUI DONNE L'OCCASION À DEUX SPÉCIALISTES DES MOTOS "SUR-MESURE" DE SE PENCHER SUR LE CAS D'UNE INDIAN ROADMASTER 2017 ET D'EN FAIRE QUELQUE CHOSE DE TOTALEMENT INÉDIT.

S wen Naber est constructeur, inventeur et patron de la maison NHPower. Quant à Michael Naumann, il a déjà à son actif un nombre impressionnant de bécanes radicales, primées dans les plus grands bike shows. Ensemble, ces deux Allemands se mettent un jour en tête de donner naissance à un café racer reprenant les grands standards esthétiques des années soixante. Mais ne souhaitant pas "refaire ce qui a déjà été fait", ils veulent bien sûr propulser l'engin par de la technologie dernier cri. Au lieu d'opter pour la solution de facilité que pourrait être un monocylindre ou un flat twin bavarois, comme le font déjà tant d'autres, ils choisissent l'option du gros V2 américain. Rien de moins qu'une Indian Roadmaster, dont le bicylindre a déjà largement eu l'occasion de prouver tout son potentiel dans l'univers touring. Convaincus de la

difficulté du projet, les deux amis décident contre toute attente de relever le défi. Car si c'était facile, n'importe qui pourrait y parvenir! Et cela commence par un démontage en règle de la moto, puisqu'il ne doit au final plus rester grand-chose de ce vaisseau amiral de la flotte Indian. L'étape suivante en devient tellement technique, quelle n'est clairement pas à la portée du premier particulier qui bricole dans son garage le dimanche: réalisation d'une série d'études assistées par ordinateur, fabrication des outils de cintrage et du marbre nécessaires à la confection d'un nouveau cadre. Ce châssis reprendra la colonne de direction ainsi que la poutre supérieure de son homologue de série. Paradoxalement et malgré le résultat final recherché, l'idée de base est de reprendre autant que possible des éléments d'origine de cette Indian, afin d'en conserver par exemple l'ABS ainsi que d'autres fonctionnalités. Ce



**Du travail de pro : aussi bien pour la modélisation 3D du projet, que pour les quelque 10 kilomètres de fils électriques camouflés du mieux possible dans cette partie cycle.**

qui explique les quelque 10 kilomètres de fils électriques qui composent le faisceau et qu'il faut proprement camoufler du mieux possible dans cette partie cycle. Ce luxueux café racer se retrouve donc en mode "full options", équipé non seulement de petits clignotants Kellermann mais même de poignées chauffantes. Du point de vue de la mécanique, il n'est pas nécessaire d'en faire des tonnes. Un changement de filtre à air et d'échappement suffit à en améliorer sensiblement les performances. Le reste se fait surtout par un gain de poids, puisque la machine passe de 408 kg à 296 kg. On vous laisse faire le calcul sur vos doigts! Même la fourche et le bras oscillant stock sont repris sur ce projet, non sans quelques modifications. L'arrière est désormais suspendu comme on le faisait durant les sixties, par deux amortisseurs classiques piqués à une Indian Scout. L'opération old school se poursuit par le montage de deux roues à rayons à voiles en aluminium. Grâce au savoir-faire de Matthias des établissements Bike & Wheels, les moyeux de la Roadmaster sont

**LES PERFORMANCES SONT AUSSI ACCRUES PAR LE GAIN DE POIDS, PUISQUE LA MACHINE PASSE DE 408 A 296 KILOS.**



Grâce au travail de l'atelier Bike & Wheels, les moyeux de série sont conservés, usinés et adaptés au rayonnage des nouvelles roues sur des voiles en alu Morad.



L'idée étant de pouvoir reproduire ces pièces, des matrices sont fabriquées pour former ce réservoir en alu.



Les commandes à pieds sont réalisées à partir de pièces de Scout, modifiées pour s'adapter sur ce café racer.

conservés et usinés afin d'être réutilisés sur ce projet. Désormais, ce café racer roule sur une paire de pneus Avon Cobra de 18 pouces, celui de derrière affichant une largeur très respectable de 180 mm. Pas de remplacement des trois disques en revanche, ceux de devant étant toujours pincés par des étriers quatre pistons contre un double pistons sur la roue motrice. L'ensemble des commandes manuelles prend place sur un guidon sport fabriqué sur-mesure par la maison V-Team, qui a un peu de mal à croire que ces bouts de tubes auront pour vocation de diriger la fourche d'une Roadmaster. Ou ce qu'il en reste, car la totalité de la carrosserie ne sera jamais recyclée, mais sans doute vendue sur le marché de l'occasion. Michael a donc la lourde tâche d'habiller ce "rolling chassis" d'une

robe d'aluminium. Avec de la haute couture et non du prêt à porter! D'où la délicate opération de fabrication des outils de presse pour les moitiés de réservoir, du gabarit en bois pour le cul de selle et pour le support d'instruments. L'idée étant de pouvoir ensuite reproduire à loisir ces pièces si la demande s'en faisait sentir. S'ensuivent de longues séances de formage du métal, de soudure et de finition, jusqu'à ce que tout soit absolument parfait, garde-boue avant inclus. Au terme d'un tel ouvrage, il est hors de question de tout camoufler sous une couche de peinture, mieux vaut mettre en avant la finition brossée de l'alu. Comme c'était déjà le cas pour les amortisseurs, les cale-pieds sont eux aussi prélevés sur une Scout, mais modifiés au même titre que d'autres pièces récupérées sur ce modèle. Le

**PIECES INDIAN**  
Moteur Roadmaster 1811 cc, kit stage 2, transmission, partie supérieure du cadre, amortisseurs de Scout modifiés, moyeux de roues, freinage, bras oscillant modifié, fourche avec tés modifiés, compteur, commodos, poignées chauffantes.

**PIECES AFTERMARKET**  
Voiles de roues Morad, rétroviseurs Rizoma, cignos Kellermann Atto Dark, phare BMW, feu AR Louis, pneus Avon Cobra Chrome 18 pouces.

**PIECES HANDMADE**  
Echappement NHPower, partie basse du cadre, fabrication des roues, guidon V-Team, garde-boue avant, coque de selle arrière, réservoir alu, selle.

phare est aimablement fourni par une BMW, tandis que le feu arrière LED aftermarket est choisi au catalogue Louis. L'une des étapes importantes permettant de faire rouler l'engin est de reprogrammer toute l'électronique de la Roadmaster, ce qui est entrepris par la concession Indian Wild-East-Motorcycles. Swen Naber pourra maintenant se pencher sur l'épineuse question du contrôle technique allemand, afin que toutes les pièces fabriquées ou ajoutées soient homologuées par le TÜV. Lors de la séance photos et de l'essai qui s'en est suivi, je dois avouer que j'ai été très agréablement surpris par le comportement routier de ce café racer. Malgré un poids revu à la baisse, la machine reste bel et bien une grosse américaine qu'on n'a pourtant aucun mal à dompter avec un petit guidon à l'ergonomie d'un modèle bracelets. Sans vouloir froisser les deux initiateurs de ce projet, il serait très tentant de dire que ce Chief Racer se pilote comme une Buell qui aurait pris quelques kilos!



**MALGRE UN POIDS REVU A LA BAISSSE, LA MACHINE RESTE BEL ET BIEN UNE GROSSE AMERICAINNE QU'ON N'A AUCUN MAL A DOMPTER.**