



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

Indian – indiańska legenda

przez Zbigniew Kluczkowski | 14 lipca, 2026

0 komentarzy

Indian to znana fabryka motocykli, która powstała w 1901 roku, czyli jeszcze wcześniej niż jej najważniejszy konkurent – Harley Davidson. Podobnie jak większość ówczesnych małych fabryk ewoluowała z produkcji bcykli zmniejszając je i uzupełniając o niewielki silnik spalinowy. Jej założycielami byli George Hendel i Carl Henstrom. Pierwszy prototyp motocykla marki Indian powstał w roku założenia firmy i dysponował „kosmiczną” mocą „aż” 1 i ¾ KM. Prowadzony przez szwedzkiego inżyniera motocykl osiągnął zawrotne 56 km/h.

Jako podstawowy kolor przyszłych modeli wybrano bardzo soczysty odcień czerwieni. Choć produkcja odbywała się ręcznie, już w 1904 roku sprzedano 500 sztuk. Siedem lat później pierwszy Indian wygrał zawody Tourist Trophy na wyspie Man. Najbardziej znanym modelem w długiej historii Indiana był Scout, który przetrwał na rynku aż całe 29 lat – od 1920 aż do 1949 roku produkowano go z nielicznymi zmianami. Nicco w cieniu Scouta pozostał model Big Chief – nie był typem „sportowca”, ale motocyklem turystycznym.

Big Chief z 1923 roku



Źródła: Pinterest

Przez tak długi okres produkcji Indian Scout doczekał się 3 odmian, wśród których najbardziej znane są 1. i ostatnia. Nawet silnik zasadniczo się nie zmieniał. Był to 2 – cylindrowy widlasty motor o pojemność od 500 do 743 cm sześciennych. Na szczególną uwagę zasługuje wojskowa wersja Scouta dostosowana do znacznie trudniejszych warunków terenowych i dysponująca nieco zwiększoną ładownością. Budowano także konstrukcje wyposażone w boczny wózek, w którym można było przewozić pasażera lub niewielki bagaż.

Pierwsza generacja jeszcze nie wyróżniała się niczym szczególnym. W roku modelowym 1920 silnik miał pojemność 606 cm³. Oznaczano go jako model G-20. Ostatni rocznik modelowy Scouta dysponował silnikiem powiększonym do prawie 743 cm³ pojemności. Charakterystyczną cechą tej wersji była jednocześnie niska, szeroka i długa kierownica co wymuszało u kierowcy pozycję wyprostowaną a nie jak zwykle – nieco pochyloną. Hamulec zaciskowy tylko na tylne koło, co ostudzało zapędy rajdowców.

Indian Scout 600 z 1927 r.



Źródło: yesterdays.nl

Prawdziwą rewolucję Indian Scout przeszedł w 1928 roku. Wtedy też wydłużono rozstaw kół (w motocyklach jest to równoznaczne z rozstawem osi) a kierowca siedział nieco niżej i dzięki nowej kierownicy mógł już nieco pochylić się do przodu. Ten model posiadał już hamulec na przednim kole. Przy produkcji użyto wiele części pochodzących z nowszego modelu 401, który pozycjonowano nieco niżej. Ostatnie Scouty 101 jednak nie zdobyły popularności – motocykl był ciężki i gorzej się prowadził i to nawet w rękach doświadczonych motocyklisty.

Od rocznika 1932 zaczęła się produkcja najbardziej znanej 3. serii, która była produkowana równoległe do serii 101. Rynek z początku nie był zachwycony nowym typem. Sytuację zmieniła wersja Sport – lżejsza i bardziej zwrotna. W 1937 roku sportowy Scout wygrywa prestiżowy wyścig Daytona 200 a odmiana podstawowa z powodu bardzo słabego zainteresowania znika z oferty. Od 1932 do 1941 r. produkowana jest wersja z silnikiem 500 cm, która ukazuje się pod nazwą Pony lub Junior.

Przez cały okres produkcji Indian służy policjantom do pełnienia służby na amerykańskich autostradach. Znajduje uznanie wśród pocztowców – szczególnie w pakownej wersji 3-kołowej ze skrzynią ładunkową pokrytą skórą. Motor ten przyczynił się do wygrania wojny w nie mniejszym stopniu tak jak to zrobił Jeep. Ostatnim modelem Indiana był 841, który był inspiracją dla wielu późniejszych modeli motocykli BMW. Ostatni Scout wyjechał z fabryki w 1949 roku a fabryka zbankrutowała 4 lata później.

Indian Chief 1200 z 1946 roku



Źródło: Sotheby's

W tym okresie montowano jeszcze model Chief, który wyróżniał się stylizacją „art deco”. Cechą charakterystyczną Chiefa były mocno zabudowane błotniki oraz pozycja za kierownicą niezmieniona od 20 lat. Głównym klientem zakładów był nadal rząd, który zamawiał Chiefy na potrzeby policji. Niestety, Harley mógł zaoferować niższe ceny i dostarczyć większą liczbę modeli, dlatego też wygrywał większość przetargów. To przesądziło o losie Indiana, który musiał zniknąć z rynku na ponad 40 lat.

Scout zaistnieje jeszcze w latach 60-tych za sprawą rekordów ustanowionych przez Burta Munro, który na stonym jeziorze Bonneville kilkakrotnie przekroczył nim prędkość 300 km/h. Oczywiście motocykl był specjalnie przygotowany do bicia rekordu (posiadał aerodynamiczną karoserię podobną do monococu) a ta historia stała się motywem przewodnim znanego filmu „Najszybszy Indian”, w którym rolę Burta Munro zagrał Anthony Hopkins. Film ten jeszcze bardziej wzmocnił legendę marki a ceny na rynku wtórnym zaczęły rosnąć.

Burt Munro i jego Indian



Źródło: stylepinner.com

Pomimo wielu prób wznowienia produkcji Indian nigdy nie osiągnął statusu, jaki miał w okresie międzywojennym. Ostatnim inwestorem, który chce wskrzesić produkcję jest Polaris, znany głównie jako największy producent dużych skuterów śnieżnych oraz lekkich terenowych czterokołowców. Nowoczesna interpretacja Indiana ma wszelkie cechy oryginału, w tym 2 – cylindrowy silnik oraz masywny wygląd. Jedynie duże tarczowe hamulce zdradzają wiek konstrukcji. Poza Scoutem Polaris wskrzesił legendarnego Chiefa oraz zaoferował turystycznego Roadmastera.

Współczesny Indian to raczej niszowa propozycja dla pasjonatów, którym Harley lub Triumph wydają się zbyt pospolite. Ceny współczesnego Indiana startują od 12 tys. \$ a ceny na polskim rynku przekraczają 110 tys. zł. Tyle kosztuje model Chiefain u prywatnego importera. To niewiele za taki „kawał historii”, choć dla tradycjonalistów liczą się tylko oryginały z okresu międzywojennego warte nawet 5 razy więcej. Najcenniejsze są oczywiście modele służące w armii oraz te obsługujące pocztę – oba z bocznym wózkiem.

Współczesny Indian Scout (wersja z 2023 roku)



Źródło: motorcycle.com

Indian wciąż jest legendą i pozostanie nią niezależnie od tego czy jego produkcja przetrwa kolejne dziesięciolecia czy też nie. Wokół marki zrodził się mit nie mniejszy niż ten reprezentowany przez „wyznawców Harleya” a nowe rzesze fanów zjeżdżają na liczne zloty. Na nich można podziwiać wyjątkowe egzemplarze pamiętające jeszcze lata 20-te a nawet wcześniejsze, pamiętające pierwsze lata działalności marki. Niestety o zadbane historyczne egzemplarze coraz trudniej.

Visited 5 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: amerykańskiemotocykle, BurtMunro, Indian, IndianChief, Scout

Zobacz wpisy

← W sam raz dla państwa Fittipaldi

Rodzina na swoim →



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 14 lipca, 20:00, Wtorek

23°C

14 km/h

0 mm

Jakość powietrza

Bardzo dobra

PM 2.5: 67%

PM 10: 32%

Źródło: AIRLY

Dziś

27°C

Jutro

21°C

Godzina po godzinie

Na 16 dni

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31
« cze						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Ding-dżong, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km...

DNA marki według „Historii...”, #40 – Tata Motors

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyceści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAMarki (36) felieton (87) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RolisRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) v12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 6 146

Wszystkie wpisy: 659

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress