

Je tiens à vous féliciter pour l'achat de votre nouvelle motocyclette Indian Chief® 2009 et, par la même occasion, vous souhaiter une très chaleureuse bienvenue au sein de notre clan. En choisissant une moto Indian, vous rejoignez les rangs d'un groupe de motards d'élite, dont chaque membre possède un petit morceau de l'histoire américaine. C'est grâce à l'engagement sans faille envers l'artisanat, dont font preuve nos équipes d'ingénieurs, de designers et d'assemblage, que nous avons pu façonner votre superbe nouvelle Chief® ici même, chez Indian Motorcycle Company (IMC) à Kings Mountain, en Caroline du Nord. Nous espérons sincèrement que vous éprouverez autant de fierté à piloter votre moto Indian que nous à la modeler.

Lorsque nous avons conçu et fabriqué votre moto, notre objectif principal était de vous offrir une motocyclette de qualité supérieure et de vous permettre de piloter sans souci, pendant de nombreuses années. Afin de vous permettre de tirer le meilleur profit de votre moto, nous avons également rédigé ce guide du propriétaire en y consignant d'importantes informations concernant l'utilisation sécuritaire et l'entretien de votre moto.

Nous vous encourageons fortement à lire attentivement ce manuel. Nous vous conseillons de vous familiariser avec les fonctions décrites et de suivre à la lettre toutes les recommandations compilées. Ce faisant, vous pourrez profiter pleinement de votre motocyclette et votre expérience de pilotage n'en sera que plus agréable.

Nous vous rappelons également que des techniciens compétents, qui utilisent des équipements et des méthodes approuvées par IMC, sont les personnes les mieux qualifiées pour effectuer tous les entretiens et toutes les réparations sur votre moto. Votre concessionnaire Indian Motorcycle agréé connaît votre moto de fond en comble; nous vous conseillons donc de le consulter pour son entretien ou si vous avez besoin d'aide. Cela vous permettra de maintenir la valeur de votre moto et vous évitera toute mauvaise surprise, telle que l'annulation de la garantie d'usine, suite à un entretien ou une réparation non conforme.

Veuillez également trouver ci-joint des renseignements concernant le Groupe des pilotes Indian (IRG). L'achat et l'enregistrement de votre moto neuve vous donnent droit à une adhésion d'un an au IRG. Ce groupe offre de nombreux avantages à ses membres, tels que des réductions sur les frais de voyage, l'assistance routière, et plusieurs autres privilèges exclusifs. Les chapitres locaux organisent des balades, des rassemblements et des événements caritatifs. N'hésitez pas à demander des renseignements à votre concessionnaire Indian ou à visiter www.indianmotorcycle.com pour obtenir plus de renseignements.

Une fois de plus, je tiens à vous remercier personnellement pour votre achat. Bonne route!

Salutations cordiales,

Steve Heese – Président

Renseignements sur la moto

[illegible]

Couleur	N° de série du moteur	N° de la clé d'allumage	N° de la clé du réservoir
---------	-----------------------	-------------------------	---------------------------

Coordonnées du propriétaire

Nom	Adresse
-----	---------

Ville	État/Province

Code postal	Pays
1000	Belgique
1050	Belgique
1060	Belgique
1070	Belgique
1080	Belgique
1090	Belgique
1100	Belgique
1150	Belgique
1160	Belgique
1170	Belgique
1180	Belgique
1190	Belgique
1200	Belgique
1210	Belgique
1220	Belgique
1230	Belgique
1240	Belgique
1250	Belgique
1260	Belgique
1270	Belgique
1280	Belgique
1290	Belgique
1300	Belgique
1310	Belgique
1320	Belgique
1330	Belgique
1340	Belgique
1350	Belgique
1360	Belgique
1370	Belgique
1380	Belgique
1390	Belgique
1400	Belgique
1410	Belgique
1420	Belgique
1430	Belgique
1440	Belgique
1450	Belgique
1460	Belgique
1470	Belgique
1480	Belgique
1490	Belgique
1500	Belgique
1510	Belgique
1520	Belgique
1530	Belgique
1540	Belgique
1550	Belgique
1560	Belgique
1570	Belgique
1580	Belgique
1590	Belgique
1600	Belgique
1610	Belgique
1620	Belgique
1630	Belgique
1640	Belgique
1650	Belgique
1660	Belgique
1670	Belgique
1680	Belgique
1690	Belgique
1700	Belgique
1710	Belgique
1720	Belgique
1730	Belgique
1740	Belgique
1750	Belgique
1760	Belgique
1770	Belgique
1780	Belgique
1790	Belgique
1800	Belgique
1810	Belgique
1820	Belgique
1830	Belgique
1840	Belgique
1850	Belgique
1860	Belgique
1870	Belgique
1880	Belgique
1890	Belgique
1900	Belgique
1910	Belgique
1920	Belgique
1930	Belgique
1940	Belgique
1950	Belgique
1960	Belgique
1970	Belgique
1980	Belgique
1990	Belgique
2000	Belgique
2010	Belgique
2020	Belgique
2030	Belgique
2040	Belgique
2050	Belgique
2060	Belgique
2070	Belgique
2080	Belgique
2090	Belgique
2100	Belgique
2110	Belgique
2120	Belgique
2130	Belgique
2140	Belgique
2150	Belgique
2160	Belgique
2170	Belgique
2180	Belgique
2190	Belgique
2200	Belgique
2210	Belgique
2220	Belgique
2230	Belgique
2240	Belgique
2250	Belgique
2260	Belgique
2270	Belgique
2280	Belgique
2290	Belgique
2300	Belgique
2310	Belgique
2320	Belgique
2330	Belgique
2340	Belgique
2350	Belgique
2360	Belgique
2370	Belgique
2380	Belgique
2390	Belgique
2400	Belgique
2410	Belgique
2420	Belgique
2430	Belgique
2440	Belgique
2450	Belgique
2460	Belgique
2470	Belgique
2480	Belgique
2490	Belgique
2500	Belgique
2510	Belgique
2520	Belgique
2530	Belgique
2540	Belgique
2550	Belgique
2560	Belgique
2570	Belgique
2580	Belgique
2590	Belgique
2600	Belgique
2610	Belgique
2620	Belgique
2630	Belgique
2640	Belgique
2650	Belgique
2660	Belgique
2670	Belgique
2680	Belgique
2690	Belgique
270	

Tél. (domicile)		Tél. (bureau)		Télec.		Courriel	
-----------------	--	---------------	--	--------	--	----------	--

Coordonnées du concessionnaire

[illegible]

Adresse	
---------	--

Ville		État/Province	
-------	--	---------------	--

Code postal Pays

Tél		Télec		Date d'achat	
-----	--	-------	--	--------------	--

Courriel	
----------	--

Signature du propriétaire

2

Motocyclette Indian^{MC}

Introduction	4
Identification des composants de l'Indian Chief[®]	6
Fiche technique de l'Indian Chief[®] – Dimensions, poids et capacités	7
Caractéristiques et sécurité – Ce que vous devez absolument savoir avant de piloter votre moto Indian	11
Démarrage et pilotage – Comment démarrer et piloter votre moto Indian	25
Entretien et lubrification – Entretien et service exigé	29
Déterminer la cause d'un problème	48
Renseignements sur la garantie – Couverture de garantie, responsabilité, procédures de réclamation	51
Programme et registres d'entretien	60
Liste des illustrations, des tableaux et des diagrammes	71
Carnet de route	72
Index	84

Introduction

Pour votre sécurité et pour assurer la durabilité de votre motocyclette, veuillez suivre les instructions et les avertissements compilés dans ce manuel. Ne pas vous y conformer pourrait endommager votre moto ou causer des blessures, tant à vous qu'à d'autres personnes.

La garantie limitée d'Indian Motorcycle Company ne couvre pas les dommages causés à votre motocyclette suite au non-respect de ces instructions.

Chez Indian Motorcycle Company, nous nous efforçons constamment d'améliorer la conception, la qualité et la performance de nos produits. De ce fait, nous nous réservons le droit de modifier la conception et la fabrication de nos motocyclettes. Par conséquent, les informations, les illustrations et les descriptions présentées dans ce manuel pourraient différer de votre moto.

Pour toute question supplémentaire concernant le fonctionnement de votre motocyclette, n'hésitez pas à communiquer avec votre concessionnaire Indian Motorcycle agréé. Il se fera un plaisir de vous renseigner.

Renseignements sur l'entretien et la garantie

Ce manuel du propriétaire contient des informations détaillées sur les garanties couvrant votre motocyclette Indian, dont :

- La garantie limitée d'Indian Motorcycle Company
- La garantie antipollution d'Indian Motorcycle Company
- La garantie limitée sur les systèmes de contrôle du bruit d'Indian Motorcycle Company

Chaque fois que nous ferons référence à ces trois garanties dans ce manuel, nous parlerons des « Garanties d'IMC ».

Piloter votre motocyclette à l'extérieur des États-Unis

Si vous projetez d'utiliser votre moto à l'étranger, veuillez noter que :


- Les centres de service, de réparation et de pièces pourraient ne pas être accessibles.
- L'essence sans plomb pourrait ne pas être disponible. Veuillez noter que l'essence au plomb endommagera le moteur et le système antipollution de votre motocyclette, et annulera la garantie.
- L'essence disponible pourrait avoir un indice d'octane beaucoup trop faible. L'utilisation d'une essence inappropriée pourrait endommager votre moteur.

Avertissement Proposition 65 de la Californie

ATTENTION!


Ce produit contient ou émet des produits chimiques que l'État de la Californie reconnaît comme causant le cancer, des anomalies congénitales ou d'autres nuisances à la santé du système reproductif.


Dans ce manuel, les mots ci-dessous ont une signification particulière et précèdent des énoncés d'une grande importance :

 **ATTENTION!** Indique que vous pourriez vous blesser ou blesser quelqu'un d'autre si vous ne vous conformez pas aux instructions consignées.

MISE EN GARDE!

Indique que vous pourriez endommager votre véhicule si vous ne vous conformez pas aux instructions consignées.

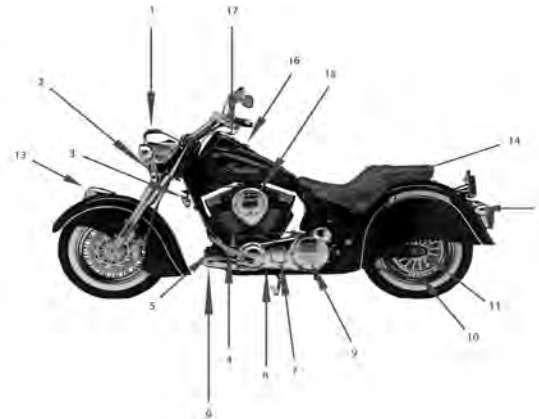
 **Note :** Fournit des informations très importantes (en caractères italiques).

 **ANNULER** Présente des informations qui affecteront la validité d'une ou de plusieurs Garanties d'IMC.

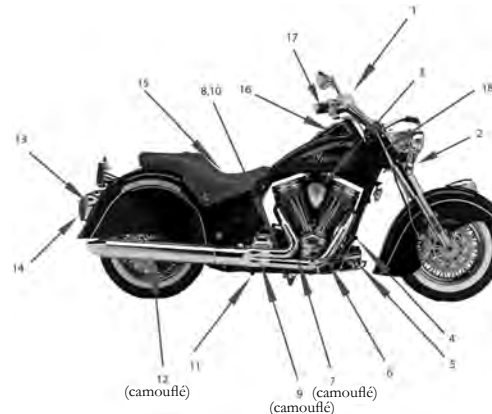
Nous vous recommandons de porter une attention particulière à ces énoncés et de vous conformer à tous les avertissements et toutes les mises en garde.

Identification des composants de l'Indian Chief®

1. Phare avant
2. Clignotant avant gauche
3. Klaxon
4. Sélecteur de vitesses
5. Régulateur de tension
6. Repose-pied
7. Couvercle d'inspection de la chaîne
8. Couvercle-chaîne principal
9. Couvercle d'inspection de l'embrayage
10. Pignon arrière et poulie d'entraînement
11. Régleur du moyeu arrière
12. Clignotant arrière gauche
13. « Coiffe » Indian
14. Prise de courant - Arrière
15. Filtre à air
16. Commutateur d'allumage
17. Compteur de vitesse



1. Maître-cylindre du frein avant
2. Clignotant avant droit
3. Couvercle de bobine
4. Pédale de frein arrière
5. Maître-cylindre du frein arrière
6. Repose-pied
7. Filtre à huile
8. Bouchon de remplissage de l'huile de transmission
9. Bouchon de vidange de l'huile de transmission
10. Bouchon de remplissage de l'huile du moteur
11. Bouchon de vidange de l'huile du moteur
12. Régleur du moyeu arrière
13. Clignotant arrière droit
14. Feux arrière
15. Batterie (sous la selle)
16. Couvercle du réservoir de carburant
17. Poignée de l'accélérateur
18. Prise de courant avant



Fiche technique de l'Indian Chief®

Moteur

Type..... Bicylindre en V, Powerplus 105, 45
Cylindrée 105 po³ / 1 720 cm³
Alésage x course..... 3,966 po x 4,25 po

Alimentation..... Injection de carburant en boucle fermée
Échappement 2 en 1, convertisseur catalytique
Régime maximal..... 5 250 tr/min

Dimensions et poids

Poids (réservoir de carburant vide)

Standard 728 lb / 330,2 kg
De Luxe..... 746 lb / 338,4 kg
Roadmaster 747 lb / 339 kg
Vintage..... 753 lb / 341,6 kg
PNBV..... 1 220 lb / 553 kg
PNBE arrière 671 lb / 304 kg
PNBE avant..... 549 lb / 249 kg
Hauteur de la selle..... 27,25 po / 708 mm
Empattement 68,4 po / 1 737 mm

Longueur hors tout
Tous les modèles..... 100,5 po / 2 553 mm
Largeur hors tout 40,5 po / 1 029 mm
(tous les modèles)
Hauteur hors tout 50,5 po / 1 283 mm
avec pare-brise 59,5 po / 1 511 mm
Angle de chasse (cadre) 34°
Chasse 5,92 po
Garde au sol 6,0 po / 162 mm
Capacité du réservoir de carburant 5,6 gal Imp / 21,0 L
(voyant allumé) 0,75 gal Imp / 2,8 L

Groupe propulseur

Entraînement primaire... Entraînement par chaîne, embrayage à huile
Roue dentée au moteur..... 28 dents
Roue dentée à l'embrayage..... 37 dents
Rapport de démultiplication primaire..... 1,32:1
Boîte de vitesses Prise constante, sélecteur au pied, 6 vitesses
Rapport de démultiplication 1^{re} vitesse..... 3,77:1
Rapport de démultiplication 2^e vitesse..... 2,56:1
Rapport de démultiplication 3^e vitesse..... 1,87:1
Rapport de démultiplication 4^e vitesse..... 1,44:1
Rapport de démultiplication 5^e vitesse..... 1,15:1
Rapport de démultiplication 6^e vitesse..... 1:1

Entraînement final Entraînement par courroie, 136 dents
Transmission 31 dents
Roue arrière..... 65 dents
Rapport de démultiplication .. 2,10:1
Rapport de démultiplication global
Rapport de démultiplication 1^{re} vitesse 10,44:1
Rapport de démultiplication 2^e vitesse..... 7,09:1
Rapport de démultiplication 3^e vitesse..... 5,17:1
Rapport de démultiplication 4^e vitesse..... 3,98:1
Rapport de démultiplication 5^e vitesse..... 3,19:1
Rapport de démultiplication 6^e vitesse..... 2,77:1

* La meilleure méthode pour régler la tension est l'utilisation d'un tensiomètre acoustique. Veuillez communiquer avec un concessionnaire Indian.

Jeu de chaîne primaire de 9/16 à 5/8 po / de 13,4 à 15,9 mm
Déflexion de la courroie d'entr. arr... 47 Hz + 5 Hz*

Fiche technique de l'Indian Chief®

Freins - Pneus - Roues

Plaquette de freinAvant : Brembo N/P 50250061 F

Arrière : Brembo N/P 50250062

Plaquette de freinNouvelle : Plateau de frein + plaquette

Épaisseur Avant.....de 0,240 à 0,334 po / de 5,20 à 8,50 mm

Arrière.....de 0,346 à 0,362 po / de 8,80 à 9,20 mm

Minimum....0,157 po / 4,00 mm

Roues3,5 x 16 po, 60 rayons

3,5 x 16 po, en billette d'aluminium

Chambre à air – Aucune

Pneu/avant

Noir – Michelin Commander 67H 130/90-16

Pression – Un occupant..... 36 psi

Pression au PNBV..... 38 psi

Pneu à flanc blanc – Metzler Marathon ME880 130/90-16

Pression – Un occupant..... 36 psi

Pression au PNBV..... 38 psi

Pneu/arrière

Noir – Michelin Commander 71H 150/80-16

Pression – Un occupant..... 39 psi

Pression au PNBV..... 41 psi

Pneu à flanc blanc – Metzler Marathon ME880 130/90-16

Pression – Un occupant..... 39 psi

Pression au PNBV..... 41 psi

Huiles et liquides

Pour un meilleur fonctionnement, Indian Motorcycle recommande les huiles et les liquides de marque Indian.*

Huile à moteur SAE 20W-50 poids SG

3,5 pte avec remplacement du filtre

Huile à transmission SAE 80W/90 GL5

Huile de transmission hypoïde C GL5

De 20 à 24 onces américaines / de 591 à 710 cm³

Huile pour fourche Huile pour fourche 5, 165 SUS

Humide : 10,5 onces américaines / 310 cm³

Huile, entraînement SAE 80W90 hypoïde GL4

Humide : De 20 à 22 onces américaines

De 591 à 650 cm³

Sec : 29 onces américaines

857 cm³ (couvercle retiré)

Carburant..... Essence sans plomb

Minimum de 91 octanes (R+M/2)

Liquide de frein DOT 4

(ne pas utiliser de liquide à silicone DOT 5)

Liquide d'embrayage DOT 4

(ne pas utiliser de liquide à silicone DOT 5)

Fiche technique de l'Indian Chief®

Huile à moteur synthétique 20W50 Indian Motorcycle

L'huile à moteur synthétique 20W50 est fabriquée à base d'huile synthétique et contient un additif haut de gamme, qui a des propriétés physiques conformes aux normes API SM et ILSAC GF-4.



Huile à transmission synthétique Indian Motorcycle

L'huile à transmission synthétique Indian Motorcycle est fabriquée à base d'huile synthétique et contient un additif haut de gamme, qui a des propriétés physiques conformes aux normes API MT-1 et API GL-5.



Fiche technique de l'Indian Chief®

Circuit électrique

Bougies d'allumage BOSCH 7955/ FR7DC+ N/P 61100001

Écartement BOSCH 0,036 po / 0,90 mm

Batterie – 12 volts, 20 ampères/h, 300 ADF (ampères de démarrage à froid), batterie étanche à pâte vitreuse

Prises de courant

Avant 3 A maximum

Arrière 10 A maximum

Régulateur de tension 14 volts / 42 ampères

Ampoules Toutes les ampoules sont des ampoules de 12 volts

Phare avant N/P : 51300038

Phares à faisceau étroit N/P : 60600001

Feux arrière/feu d'arrêt N/P : 60600012

Feux du garde-boue avant À DEL - remplacer l'ensemble

Clignotants N/P : 60600013

Plaque d'immatriculation N/P : 60600000

Compteur de vitesse À DEL - remplacer l'ensemble

Clignotants À DEL - remplacer l'ensemble

Quelques mots au sujet de la sécurité

Indian Motorcycle Company® recommande fortement les cours de pilotage pour motocyclistes. Ce manuel n'est ni un manuel de formation ni un guide d'instruction des techniques et des compétences nécessaires au pilotage de votre motocyclette Indian. Nous conseillons à tous les pilotes de suivre un cours de pilotage reconnu, avant même d'utiliser leur moto. Pour trouver les centres de formation de la Motorcycle Safety Foundation, veuillez composer le 1-800-446-9227 ou visitez www.msf-usa.org

Cette motocyclette a été conçue pour être pilotée sur la route uniquement, par un pilote ayant son permis de motocycliste. Conduire hors route peut être interdit dans certains endroits. Veuillez vous conformer à toutes les lois et à tous les règlements locaux, et conduire prudemment en tout temps. Gardez toujours votre phare allumé, lorsque vous pilotez. Ne vous placez jamais dans l'angle mort d'un autre usager de la route.

Portez toujours un casque, des vêtements de protection et une protection oculaire. Ne pilotez jamais sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants. En suivant ces recommandations, vous pourrez profiter d'innombrables heures de plaisir sur la route, aux commandes de votre moto Indian.

Vérification avant l'utilisation

ATTENTION!

Veuillez lire la section CARACTÉRISTIQUES ET SÉCURITÉ de ce manuel dans son intégralité, avant d'utiliser votre moto. Si vous comprenez bien l'ensemble des caractéristiques de votre moto et connaissez son potentiel, vous pourrez l'utiliser de façon sécuritaire. Si ce n'est pas le cas, vous risquez d'infliger des blessures (à vous-même ou à autrui) ou d'endommager votre moto.

Avant chaque utilisation, il est important de vous assurer que votre moto est sécuritaire. Faites-en le tour pour déceler tout problème visible, puis :

1. Vérifiez le niveau d'essence. Ajoutez du carburant, au besoin.
2. Vérifiez le niveau d'huile (Consultez la section Entretien et lubrification).
3. Vérifiez le niveau d'huile à transmission (Consultez la section Entretien et lubrification).
4. Examiner la moto et la surface sur laquelle elle repose pour déterminer s'il existe une fuite de carburant, d'huile ou de fluide hydraulique.
5. Vérifiez que le guidon tourne bien en le tournant complètement d'un côté et de l'autre.
6. Vérifiez les commandes pour vous assurer qu'elles fonctionnent bien (freins avant et arrière, accélérateur, embrayage et pédale d'embrayage).
7. Vérifiez l'usure, l'état et la pression des pneus. Une pression inadéquate affectera la qualité du pilotage et pourra également affecter la maniabilité et la stabilité. (Consultez la section INFORMATION SUR LES PNEUS pour connaître la pression de gonflage appropriée des pneus de votre moto).

Caractéristiques et sécurité

8. Vérifiez le fonctionnement de tous les composants et les commandes électriques dont le feu de freinage, les clignotants et le klaxon.
9. Vérifiez l'ajustement de la ceinture de sécurité arrière. Faites-la régler si nécessaire.
10. Assurez-vous que chaque écrou, boulon et vis est bien serré.

Période de rodage : les 1 000 premiers milles (1 600 km)

Plus vous prendrez de précautions pendant la période de rodage de votre moto, plus vous serez satisfait de ses performances ultérieures. Trop exiger du moteur à bas régime ou le faire tourner à haut régime prématurément pourrait endommager les pistons ou les autres composants du moteur.

Par conséquent, nous vous conseillons fortement de piloter votre moto en suivant ces recommandations pendant la période de rodage :

- Après le démarrage initial (consultez le sous-titre PROCÉDURES DE DÉMARRAGE D'UN MOTEUR À FROID, dans la section DÉMARRAGE ET PILOTAGE), ne laissez pas tourner le moteur au ralenti pendant de longues périodes, car l'accumulation de chaleur pourrait devenir excessive.
- Évitez les démarrages rapides à plein régime. Conduisez lentement jusqu'à ce que le moteur soit chaud.
- Évitez de faire tourner le moteur à des régimes extrêmement bas, lorsqu'une vitesse supérieure est embrayée (cela fait brouter le moteur).
- **Pendant les 50 premiers milles (80 km)**, conduisez à un régime inférieur à 2 500 tr/min, quelle que soit votre vitesse, mais veillez à ne pas faire brouter le moteur. **NE**

DÉPASSEZ PAS 50 MI/H (80 KM/H). Consultez le tableau de vitesse selon les différents rapports de vitesse au bas de cette page.

- **Après les 50 premiers milles (80 km) et jusqu'aux 500 premiers milles (800 km)**, faites varier le régime du moteur en évitant de conduire à la même vitesse sur une longue distance. Conduisez à un régime inférieur à 3 500 tr/min, quelle que soit la vitesse engrenée. **NE DÉPASSEZ PAS 55 MI/H (90 KM/H).** Consultez les tableaux de changements de vitesse.
- **Des 500 premiers milles aux 1 000 premiers milles (1 600 km)**, faites varier les vitesses du moteur pour toutes les vitesses. Évitez de surchauffer et de surcharger le moteur. **NE DÉPASSEZ PAS 70 MI/H (115 KM/H).**

Après la période de rodage, amusez-vous prudemment!

Vitesse de la moto selon la vitesse engrenée

à 2 500 tr/min

Vitesse engrenée	Vitesse (MI/H)
------------------	----------------

1^{re} 18

2^e 26

3^e 36

4^e 47

5^e 59

6^e 68

à 3 500 tr/min

Vitesse engrenée	Vitesse (MI/H)
------------------	----------------

1^{re} 25

2^e 37

3^e 51

4^e 66

5^e 83

6^e 95

Commutateur d'allumage

Le commutateur d'allumage contrôle les fonctions électriques de la moto. Il est situé au centre du tableau de bord sous le compteur de vitesse de la Chief.

La clé verrouille et déverrouille l'allumage et les phares, et ne devrait pas rester insérée, lors du pilotage. La position centrale est la position d'arrêt. Tournez la commande dans le sens des aiguilles d'une montre pour démarrer. Note : les phares ne s'allument que lorsque le moteur démarre. Tournez la commande dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour activer les prises de courant servant à alimenter des accessoires branchés. (Voir la figure 1)


ATTENTION!


Les pilotes de moto doivent être visibles en tout temps pour les autres usagers de la route. Pour ce faire, le phare avant doit rester allumé en permanence. Ne modifiez pas le circuit électrique du commutateur d'allumage, dans le but de modifier l'allumage automatique du phare avant.

Commutateur de démarrage électrique

Le commutateur de démarrage électrique est situé sur la poignée droite du guidon.

- Pour démarrer la moto, mettez la commande d'arrêt du moteur en position « RUN » et passez au point mort.
- **NE PAS TOURNER L'ACCELÉRATEUR**
- Placer le commutateur d'allumage sur « ON », appuyez sur l'embrayage, puis sur le commutateur de démarrage (START).

 **Note :** 2 clés sont fournies. Gardez-en une en lieu sûr.

 **Note :** les phares s'allument uniquement lorsque le moteur démarre. Pour annuler cette fonction, faites glisser le commutateur du phare consécutivement sur « OFF », « ON » et « OFF », tout en gardant le commutateur d'allumage en position « on ».

Commutateur d'allumage/d'extinction du moteur

Le commutateur d'allumage/d'extinction du moteur « Run/Stop » est situé sur le cube de la poignée droite du guidon.

Le commutateur d'allumage/d'extinction du moteur « Run/Stop » doit être en position « RUN » pour que le moteur démarre.

Placer le commutateur sur la position « Off » coupe le courant électrique et arrête le moteur ou l'empêche de démarrer.

Le phare avant et les accessoires branchés dans les prises électriques continueront d'être alimentés, jusqu'à ce la clé d'allumage soit placée en position « off ».


 **Note :** Le commutateur d'allumage/d'extinction du moteur doit être en position « RUN » pour que le moteur fonctionne.



Figure 1 : commutateur d'allumage sous le compteur de vitesse

Caractéristiques et sécurité



Figure 2 : réglage du levier

tournez la poignée vers vous. Pour décélérer, faites revenir la poignée en arrière. La poignée est munie d'un ressort et retourne au ralenti, lorsqu'elle est relâchée.

Le levier d'embrayage est situé sur la poignée gauche du guidon (Voir la figure 3). Pour débrayer, tirez le levier vers vous avec la main gauche. Pour embrayer, relâchez lentement le levier jusqu'à ce qu'il reprenne sa position d'origine.

Le levier d'embrayage est réglable. En tournant le cadran, le pilote peut ajuster le levier d'embrayage pour l'éloigner

Poignée d'accélérateur

La poignée d'accélérateur est située sur la poignée droite du guidon (Voir la figure 4).

Pour accélérer,

avec le pouce. Placez le cadran au réglage désiré et relâchez le levier. La flèche sur le levier sera alignée avec le numéro réglé. (Voir la figure 2)

⚠ ATTENTION! Mettre vos doigts entre le levier d'embrayage et la poignée du guidon pourrait entraver le fonctionnement de l'embrayage. Vous pourriez perdre le contrôle de votre moto, l'endommager ou vous blesser.

Klaxon

La commande du klaxon est située sur la poignée gauche. Pressez sur la commande pour klaxonner. (Voir la figure 3)

Commutateur de plein phare/feu de croisement

La commande de plein phare/feu de croisement est située sur la poignée gauche du guidon. Appuyez sur cette commande pour allumer le feu de route ou le feu de croisement. (Voir la figure 3)

📖 Note : lorsque le plein phare est allumé, le voyant bleu s'allume (consultez la section PHARES de ce manuel).

Commutateur du feu de croisement/phare antibrouillard

Le commutateur du phare à faisceau étroit est situé sur le dessus du couvercle de phare, vers l'arrière et vers la gauche. (Voir la figure 5)



Figure 4 : commande de la poignée droite



Figure 3 : commande de gauche

Pour faire le réglage du levier, éloignez doucement le levier de la poignée et tournez le cadran



Figure 5 : commutateur du phare à faisceau étroit

■ **Note :** le feu de croisement/phare antibrouillard ne fonctionne pas si le plein phare est allumé.

Clignotants (← →)

La commande des clignotants est située sur le boîtier de la poignée gauche du guidon. Poussez la commande vers la

droite pour actionner les clignotants avant et arrière droits. Poussez la commande vers la gauche pour actionner les clignotants avant et arrière gauches. Poussez la commande vers l'intérieur pour éteindre les clignotants. Une fois activés, les clignotants restent allumés jusqu'à ce que vous les éteigniez manuellement.

■ **Note :** si vous actionnez l'un des clignotants pour indiquer que vous souhaitez tourner dans une direction et que vous poussez ensuite la commande du clignotant dans la direction inverse, la commande initiale s'annulera automatiquement et le clignotant de la direction opposée s'allumera.

Feux de détresse (Δ)

La commande des feux de détresse est située sur le boîtier de la commande de droite. La commande des feux de détresse allume les quatre clignotants en même temps.

Poussez sur la commande vers la gauche pour actionner les feux de détresse. Pour que les feux de détresse fonctionnent, l'allumage doit être sur « ON ». Une fois activés, les feux de détresse continueront de clignoter, même si la commande d'allumage est en position « OFF ». Les feux de détresse peuvent être désactivés, que l'allumage soit en position « ON » ou « OFF ».

Rétroviseurs

Votre moto est équipée de rétroviseurs convexes. Les objets dans le rétroviseur peuvent sembler plus éloignés qu'ils ne le sont en réalité.

■ **Note :** pour ajuster les rétroviseurs, enfourchez d'abord la moto et installez-vous confortablement en position de pilotage. Réglez les rétroviseurs de façon à y voir une petite partie de votre épaule.

Voyants lumineux

Les quatre voyants lumineux sont situés sur le compteur de vitesse/compteur kilométrique sur le réservoir. Les voyants indiquent : le plein phare, le point mort, la pression d'huile et le niveau bas de carburant. (Voir figure 6)



Figure 6 : compteur de vitesse

Caractéristiques et sécurité

Le voyant bleu (plein phare) s'allume, lorsque le plein phare est allumé.

Le voyant vert (point mort) s'allume lorsque la transmission est au point mort.

Le voyant vert (clignotants) clignotent, lorsque les clignotants sont activés. Les 2 voyants verts (clignotants) clignotent lorsque les feux de détresse sont activés.

Le voyant rouge d'huile à moteur s'allume, lorsque l'allumage est actionné, avant le démarrage du moteur. Cependant, si le voyant rouge reste allumé, lorsque le régime du moteur dépasse le ralenti, c'est signe que l'huile ne circule pas correctement dans le moteur.

Compteur de vitesse/compteur kilométrique

Le compteur de vitesse enregistre la vitesse en milles à l'heure (ou en kilomètres à l'heure). Le compteur kilométrique enregistre le nombre de milles (ou de kilomètres) parcourus (*Voir « écran ACL » sur la figure 6*).

Ø ANNULER

Ne pas modifier ni altérer le compteur kilométrique. En plus d'être illégal, cela pourrait endommager votre compteur de vitesse. De plus, cela enfreint l'une des conditions de votre garantie IMC.

ÉCRAN ACL

Le commutateur de mode est situé à l'arrière de la poignée gauche. (Voir la figure 3.)

Mode d'affichage de l'écran ACL :

- Trajet 1
- Trajet 2
- Régime du moteur
- Tension de la batterie
- Horloge
- Compteur d'heures d'utilisation

Remise à zéro du compteur journalier

Pour remettre le compteur journalier à zéro, appuyez sur le commutateur de mode pendant environ 3 secondes.

Affichage en mi/h ou en km/h

Pour changer l'affichage en mi/h ou en km/h, affichez le compteur kilométrique. Appuyez sur le commutateur de mode pendant 30 secondes pour changer l'affichage.

Affichage de bas niveau de carburant

Lorsque le niveau de carburant est bas, le voyant de bas niveau de carburant s'allume sur l'écran ACL (*Voir la figure 6*). L'écran de bas niveau de carburant s'affichera automatiquement et indiquera le nombre de milles (ou de kilomètres) parcourus depuis l'allumage du voyant de bas niveau de carburant.

Réglage de l'horloge

Appuyez sur le commutateur de mode pour afficher l'horloge. Pour la régler, appuyez sur le commutateur de mode pendant environ 3 secondes. L'horloge clignotera. Pour changer l'heure, appuyez sur le commutateur de mode jusqu'à ce que l'heure désirée s'affiche. Pour changer

les minutes, appuyez sur le commutateur de mode jusqu'à ce que les minutes clignotent, puis appuyez jusqu'à ce que les minutes désirées s'affichent. Quand l'heure est réglée, appuyez sur le commutateur de mode jusqu'à ce que l'heure arrête de clignoter.

Voyant de vérification des ampoules

Si une ampoule ou un phare ne fonctionne pas bien, le mot « LAMPS » s'affichera sur l'écran ACL. Pour l'effacer, faites réparer le problème ou appuyez sur le commutateur pendant plus de 2 secondes. Le voyant s'éteindra jusqu'à ce que vous redémarriez votre moto.

ATTENTION!

Si le voyant de pression d'huile ne s'éteint pas, lorsque vous roulez à un régime supérieur au régime au ralenti, c'est généralement signe que le réservoir d'huile est vide ou que de l'eau s'est infiltrée dans l'huile. Vérifiez d'abord la quantité d'huile. Si le niveau d'huile est normal, mais que le voyant est toujours allumé, éteignez immédiatement le moteur. N'utilisez plus votre moto avant de l'avoir fait réparer.

Levier de vitesse

La pédale de changement de vitesse est située du côté gauche de la moto et s'actionne avec le pied gauche (voir la figure 7).

Appuyez sur la pédale pour rétrograder d'une vitesse. Soulevez la pédale pour passer à la vitesse supérieure.

Vous devez relâcher la pédale entre chaque changement de vitesse pour pouvoir en faire un autre.

Le point mort se trouve entre la première et la deuxième vitesse. Pour trouver la première vitesse, appuyez plusieurs fois sur la pédale, jusqu'au bout. Pour passer de la première vitesse au point mort, soulevez la pédale d'un demi-temps.

Le point mort sera plus facile à localiser si la moto roule lentement ou qu'elle est presque immobilisée. Localiser le point mort lorsque la motocyclette est immobile est habituellement plus difficile. Pour localiser le point mort, lorsque la moto est immobile :

1. Tirez le levier d'embrayage vers l'intérieur. Déplacez la motocyclette d'avant en arrière de quelques pouces. Placez la transmission au point mort pendant que vous déplacez la motocyclette OU
2. Mettez la moto en première, puis relâchez doucement le levier d'embrayage, jusqu'à ce que la transmission commence tout juste à s'embrayer. Soulevez la pédale et relâchez immédiatement le levier d'embrayage.

Ces deux techniques engagent et désengagent les crabots de transmission en les débrayant.



Figure 7 : pédale de changement de vitesse

Caractéristiques et sécurité



Figure 8 : maître-cylindre avant

⚠ MISE EN GARDE!

Il peut être difficile de changer les vitesses, lorsque la moto est immobile. Le cas échéant, ne forcez pas la pédale. Vous pourriez l'endommager ou la briser.

Lorsque le moteur est éteint : pour changer de

vitesse, déplacez la moto d'avant en arrière. Le levier d'embrayage doit être complètement débrayé. Appuyez ou soulevez légèrement la pédale de changement de vitesse.

Lorsque le moteur est allumé et que la moto est immobile : déplacez la moto comme indiqué ci-dessus ou embrayez très lentement en appuyant ou en soulevant légèrement la pédale pour changer les vitesses.

Pour de plus amples renseignements, consultez la section « CHANGEMENTS DE VITESSE » dans le chapitre DÉMARRAGE ET PILOTAGE.

Freins : avant et arrière

Le levier de frein, situé sur la poignée droite du guidon, commande le frein de la roue avant (*voir la figure 8*).

La pédale de frein arrière, située du côté droit de la moto, s'actionne avec le pied droit. La pédale de frein arrière commande le frein de la roue arrière (*voir la figure 9*).

Utilisez simultanément les deux freins pour freiner.

Le levier de frein avant est réglable. Le pilote peut ainsi

éloigner ou rapprocher le levier du guidon, selon ses préférences, en tournant le cadran.

1 = le plus éloigné,
5 = le plus rapproché.

Pour ajuster le levier, repoussez doucement le levier vers l'extérieur et tournez le cadran

avec votre pouce. Faites tourner le cadran jusqu'au réglage désiré et relâchez le levier. La flèche sur le levier sera alignée avec le numéro souhaité (*Figure 2*).



Figure 9 : pédale de frein arrière

⚠ ATTENTION!

Ne bloquez jamais le frein avant ni le frein arrière. Vous pourriez perdre le contrôle de votre moto, l'endommager ou vous blesser.

Si vous conduisez sous de fortes pluies sans utiliser les freins ou passez sur une quantité d'eau assez profonde pour les tremper les freins, il est possible que le freinage soit réduit la première fois que vous freinerez. Dans ce cas, il faudra peut-être freiner davantage. Gardez une distance sécuritaire entre votre moto et le véhicule devant vous.

⚠ ATTENTION!

Laisser le pied sur la pédale du frein arrière usera excessivement et prématurément les plaquettes de



Figure 10 : Béquille

frein. Cela peut faire surchauffer les freins, et, par conséquent, en réduire l'efficacité. Lorsque les freins surchauffent, votre distance d'arrêt pourrait augmenter.

① MISE EN GARDE!

Pendant le rodage

initial de votre motocyclette, portez une attention particulière aux freins. Les plaquettes de frein requièrent environ 250 milles de conduite en ville (pas sur l'autoroute) où les freins sont souvent sollicités pour que les plaquettes se fassent aux disques neufs. Durant cette période de rodage, l'efficacité des freins sera réduite. Tout comme un bon nombre de pièces sur votre moto, il est préférable de les utiliser doucement pendant la période de rodage; évitez d'appuyer rigoureusement sur les freins à moins qu'il n'y ait une urgence. Les pilotes remarqueront une augmentation graduelle de l'efficacité de freinage au fur et à mesure que la période de rodage avance.

Béquille - Votre moto est dotée d'une béquille située sur le côté gauche. Tournez toujours le guidon vers la gauche, lorsque vous utilisez la béquille pour maximiser la stabilité (voir la figure 10).

⚠ ATTENTION!

Si la béquille n'est pas complètement déployée vers l'avant, lorsque vous l'utilisez, la moto pourrait basculer. Des blessures et des dommages pourraient en résulter.

⚠ ATTENTION!

La béquille ne se verrouille pas si le poids de la motocyclette ne repose pas dessus. Dans ce cas, tout mouvement de la moto pourrait déplacer la béquille. Si la béquille n'est pas complètement déployée, lorsque vous l'utilisez, la motocyclette pourrait basculer. Des blessures et des dommages pourraient en résulter.

① MISE EN GARDE!

Stationnez toujours votre motocyclette sur une surface plane et ferme avant de déployer la béquille. Si vous stationnez votre motocyclette sur une surface inégale, elle pourrait basculer. Des blessures et des dommages pourraient en résulter.

⚠ ATTENTION!

Assurez-vous d'escamoter complètement la béquille avant de conduire votre moto. Si elle n'est pas complètement escamotée, lorsque la moto est en mouvement, la béquille pourrait toucher le sol. Ceci pourrait distraire le pilote, lui faire perdre le contrôle, lui causer des blessures et endommager la moto.

Bouchons de réservoir d'essence

Deux bouchons de réservoir sont situés sur le dessus du réservoir de votre moto (voir la figure 11). Seul le bouchon

Caractéristiques et sécurité



Figure 11 : réservoir d'essence

de droite est fonctionnel. Celui de gauche est dévissable, mais non fonctionnel.

Note: le bouchon de gauche est uniquement d'ordre esthétique. Ne l'enlevez sous aucun prétexte.

Pour ouvrir le bouchon du réservoir d'essence : dévissez complètement le bouchon de droite dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Pour refermer le bouchon : vissez complètement le bouchon de droite dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le joint touche le réservoir. Continuez à visser jusqu'à ce que vous entendiez un déclic.

Mettez du carburant dans le réservoir jusqu'à ce que le niveau atteigne le bas du goulot de remplissage. C'est le niveau de remplissage maximal du réservoir. Mettez du carburant dans le réservoir de droite uniquement.

⚠ ATTENTION!

Dévissez toujours le bouchon du réservoir d'essence avec prudence et remplissez le réservoir à carburant lentement, afin d'éviter de répandre accidentellement de l'essence sur la moto. Le réservoir est plein, lorsque le niveau de carburant atteint le bas du goulot de remplissage. Ne remplissez pas trop le réservoir. Laissez un peu de

place dans le réservoir pour permettre à l'essence de se dilater. L'essence pourrait déborder par le tuyau d'aération s'il n'a pas suffisamment de place pour la dilatation. Après avoir fait le plein, assurez-vous de revisser le bouchon du réservoir à fond. L'essence est inflammable et explosive. Ne pas vous conformer à ces avertissements pourrait entraîner une explosion ou un incendie, des blessures corporelles et des dommages à la moto.



Figure 12 : réservoir et goulot de remplissage

Mélange de carburant

Pour maximiser la durabilité et la performance du moteur, nous vous recommandons d'utiliser uniquement de l'essence super sans plomb, avec un indice d'octane d'au moins 91 (R+M) / 2. Si de l'essence super sans plomb n'est pas disponible, et que vous utilisez de l'essence avec un indice d'octane plus faible, suivez ces précautions :

- Remplissez le réservoir avec juste assez d'essence ordinaire sans plomb pour vous rendre le plus tôt possible à la prochaine station-service, où vous pourrez alors pour faire le plein d'essence super sans plomb.

ⓘ MISE EN GARDE!

Utiliser de l'essence contenant un additif d'alcool comme le méthanol pourrait causer des dommages au moteur ou aux pièces en caoutchouc du circuit d'alimentation. N'utilisez pas d'essence contenant du méthanol.

❶ MISE EN GARDE!

Les éclaboussures d'essence peuvent tacher la peinture de votre moto. Ne remplissez pas trop le réservoir.

Système d'échappement : un convertisseur catalytique est intégré au système d'échappement de votre moto.

⚠ ATTENTION!

Les moteurs présentant des ratés d'allumage ou un cylindre ne s'allumant pas peuvent faire surchauffer le convertisseur catalytique. Si c'est le cas, le convertisseur catalytique peut se détériorer et le système antipollution

ne fonctionnera pas correctement. N'UTILISEZ PAS votre moto si le moteur fait des ratés d'allumage ou si un cylindre ne s'allume pas.

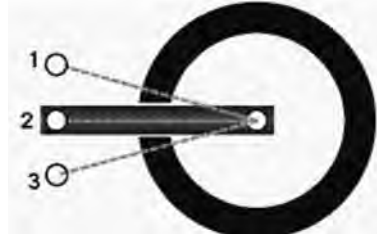


Figure 13 : réglage de la suspension

Réglage de la suspension : amortisseur arrière

Vous pouvez régler l'amortisseur arrière de votre motocyclette selon le poids du pilote et des bagages transportés. Pour ajuster le ressort de l'amortisseur, vous aurez besoin d'une clé à molette disponible chez votre concessionnaire Indian agréé.

Amortisseur arrière de la Chief

On peut vérifier facilement si la suspension arrière est bien réglée en regardant le bras oscillant. Avec l'équipement, le pilote et le passager en place, il doit rester parallèle au sol.

Augmentez ou réduisez la contrainte du ressort de l'amortisseur arrière pour que le bras oscillant soit parallèle au sol. Vérifiez également l'essieu et le point de pivot du bras oscillant (voir la figure 13). Là encore, les occupants et l'équipement doivent se trouver sur la moto. Si l'essieu est plus élevé que le point de pivot du bras oscillant (3), augmentez la contrainte du ressort de l'amortisseur. Réduisez la contrainte du ressort si le point de pivotement du bras oscillant est plus élevé que l'essieu.

Chaque révolution de la contrainte du ressort équivaut à 26 livres 1/2. Pour augmenter la contrainte, tournez l'anneau dans le sens des aiguilles d'une montre. Pour réduire la contrainte, tournez l'anneau dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (voir la figure 14). Pour régler la contrainte du ressort, vous aurez besoin d'une clé tricoise disponible chez votre concessionnaire Indian agréé.

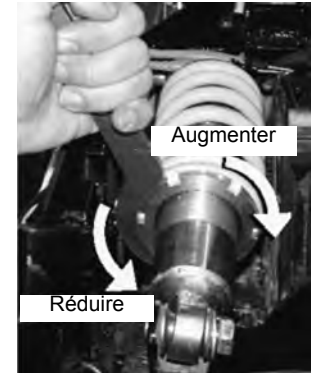


Figure 14 : réglage du ressort

Caractéristiques et sécurité



Figure 15 : mesure du jeu de la suspension

Mesure de l'affaissement de la suspension arrière : conduite individuelle

Placez un morceau de ruban adhésif sur le garde-boue, juste au-dessus de l'essieu arrière (voir la figure 15).

1. Détendez complètement l'amortisseur arrière en plaçant un cric sous la moto et en la soulevant jusqu'à ce que la roue ne touche plus au sol.
2. Placez un morceau de ruban adhésif sur le garde-boue, juste au-dessus de l'essieu arrière (voir la figure 15).
3. Mesurez la distance séparant le dessus de l'essieu et le dessus du ruban adhésif. Il est préférable de prendre les mesures et de faire les réglages en millimètres. Inscrivez cette mesure sur une feuille de papier et appelez-la M1.
4. Rabaissez la moto et retirez le cric.
5. Mettez votre casque et vos vêtements de pilotage, puis enfourchez la moto. Demandez à quelqu'un de mesurer la distance séparant le dessus de l'essieu et le dessus du ruban adhésif. Inscrivez cette mesure sur votre feuille, en l'appelant M2.
6. Soustrayez M1 de M2. L'affaissement approprié doit se situer entre 27 et 33 mm (1,06 po à 1,28 po).
7. Augmentez la contrainte du ressort si l'affaissement est supérieur à 33 mm (1,28 po) et réduisez-la si

l'affaissement est inférieur à 27 mm (1,06 po).

L'affaissement nominal est de 30 mm (1,2 po).

8. Répétez les étapes 5 et 6 après avoir ajusté la contrainte. Mesurez et soustrayez de nouveau M1 de M2.
9. Continuez ainsi jusqu'à ce que l'affaissement se situe entre 27 et 33 mm (1,06 po et 1,28 po).
10. Après avoir réglé l'affaissement, mesurez la longueur du ressort et inscrivez le résultat sur le registre d'entretien de votre guide du propriétaire, afin de pouvoir vous y référer ultérieurement. Notez également les articles chargés sur la motocyclette, lors de la prise de cette mesure.

Exemple : M1 = 100 mm 100

M2 = 60 mm -60

40 mm d'affaissement

40 (affaissement statique mesuré)

-30 (affaissement statique nominal)

10 mm

Ceci indique que vous devez augmenter la contrainte du ressort (ou diminuer sa longueur). Commencez par ajouter deux tours de contrainte et mesurez l'affaissement à nouveau.

Mesure de l'affaissement de la suspension arrière : moto chargée, passager.

Lorsque vous voyagez avec un passager ou que vous transportez beaucoup de bagages, la contrainte devrait être réglée en conséquence. Suivez les 10 étapes indiquées ci-dessus et réglez le ressort. Le pilote, le passager et les bagages doivent se trouver sur la moto, lors de l'étape 5.

❶ MISE EN GARDE!

Si vous pilotez seul, alors que le ressort est réglé selon le poids de deux personnes, la suspension arrière sera rigide et plafonnera facilement. Réglez le ressort de façon à obtenir la mesure recommandée par le fabricant ou celle qui correspond le mieux à votre poids et à votre style de pilotage.

Accessoires et chargement

Il serait impossible de faire des recommandations pour chaque accessoire ou chaque situation de pilotage. Le pilote est donc responsable de faire fonctionner sa moto de façon sécuritaire, s'il décide d'y ajouter des accessoires ou de transporter un poids supplémentaire. Veuillez suivre ces recommandations, lorsque vous ajoutez des accessoires, voyagez avec un passager ou transportez des bagages :

1. Le poids nominal brut du véhicule (PNBV) est le poids sécuritaire maximal que la moto peut transporter. Le PNBV inclut le poids de la moto, du pilote, du passager, de tous les accessoires et du chargement. Pour connaître le PNBV de votre moto, consultez l'autocollant situé sur le tube de cadre inférieur près de la tête de direction ou consultez la fiche technique de l'Indian Chief de la page 7.
2. Réglez les amortisseurs arrière pour contrebalancer l'augmentation de poids (voir la section RÉGLAGE DE LA SUSPENSION pour obtenir de plus amples renseignements).
3. Répartissez le poids à transporter équitablement des deux côtés de la moto. Essayez de conserver le poids le

plus près et le plus au bas possible de la moto. Ne placez pas les articles lourds trop loin derrière le pilote, sur le guidon ou sur la fourche avant.

4. Assurez-vous que les articles sont rangés de façon sécuritaire et qu'ils ne se déplaceront pas, malgré le mouvement de la moto. Vérifiez régulièrement le chargement pour vous assurer que rien n'a bougé.
5. Ne dépassez pas 80 mi/h (130 km/h), lorsque vous voyagez avec un passager ou transportez une charge supplémentaire. Respectez toujours les limites de vitesse.

Sacoches

Il est fortement déconseillé d'inclure plus de 15 livres par côté, dans les sacoches de marque Indian. Distribuez le poids équitablement des deux côtés. Les sacoches sont munies d'un verrou rotatif qui en facilite l'installation et le retrait (*voir la figure 16*).

Pour enlever les sacoches, débouclez les attaches externes et soulevez le couvercle de chaque sacoche. Tournez le verrou rotatif dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Soulevez et retirez la sacoche de la moto. Suivez les étapes dans l'ordre inverse pour installer les sacoches.



Figure 16 : attache de sacoche

Caractéristiques et sécurité

■ **Note :** si votre motocyclette est équipée d'un dossier pour passager ou d'accessoires « rapidement détachables », vous devez enlever la fixation avant d'enlever les sacoches.

Dossier du passager

Sur la monture des sacoches de votre moto, on trouve une attache rapidement détachable, de série sur les modèles RoadMaster et Vintage et en option sur les modèles Standard ou de Luxe. Cette attache sert à installer un dossier pour le passager ou d'autres accessoires Indian « rapidement détachables ».

Pour démonter le dossier du passager, enlevez la fixation située à l'intérieur de la sacoche (le cas échéant) ou sur la monture de la sacoche.

Après avoir retiré la fixation, tirez vers le haut pour dégager le dossier des montures arrière. Cela fait, ramenez le dossier vers l'arrière pour le dégager complètement. Suivez les étapes dans l'ordre inverse pour installer le dossier.

Pare-brise

Sur les montures du phare de votre moto, on trouve une attache rapidement détachable, permettant d'installer le pare-brise.

Cette attache est offerte, de série, sur les modèles Road Master et Vintage et en option sur les modèles Standard ou de Luxe. Le verrou de pare-brise assure l'ancrage adéquat et empêche le vol du pare-brise (voir la figure 17).

Pour enlever le pare-brise, déverrouillez le verrou situé sur le côté droit de la moto, à la hauteur du guidon. Appuyez fermement sur la partie supérieure du pare-brise pour dégager le pare-brise des montures supérieures. Tirez vers le haut et vers l'extérieur pour dégager le pare-brise de la moto. Suivez les étapes dans l'ordre inverse pour installer le pare-brise.

⚠ **ATTENTION!** Un poids excessif et inégalement réparti des deux côtés des sacoches nuira à la maniabilité de votre moto. Vous pourriez perdre le contrôle de votre moto, l'endommager ou vous blesser.

Ø **ANNULER** - Cette moto a été conçue et fabriquée spécifiquement pour être conduite selon sa configuration originale. L'ajout d'accessoires peut modifier la position du pilote ou nuire à la maniabilité de la moto. Pour préserver la validité de vos Garanties Indian, les accessoires doivent être installés adéquatement par un concessionnaire Indian agréé.

⚠ **ATTENTION!** Ne dépassez jamais le poids nominal brut de cette moto. Surcharger la moto pourrait la déstabiliser, affecter sa maniabilité et réduire l'efficacité du freinage, ce qui pourrait entraîner des blessures corporelles et endommager la moto.



Figure 17 : pare-brise et montures

Renseignements sur les pneus

La loi exige que tous les pneus soient munis d'indicateurs d'usure. Ces indicateurs sont situés à au moins six endroits sur la bande de roulement et sont visibles, lorsque les pneus sont usés à une profondeur d'environ 1/16 de pouce (1,5 mm). Lorsque ces indicateurs sont visibles, cela indique que le pneu est usé et que vous devez le remplacer. Les indicateurs d'usure forment un cercle ininterrompu sur la bande de roulement (voir la figure 18).

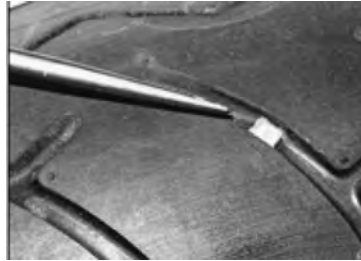


Figure 18 : usure de la bande de roulement

ATTENTION!

Ne laissez pas vos pneus s'user outre mesure. Lorsque la profondeur d'usure est proche de 1/16 de pouce (1,5 mm), l'adhérence des pneus sur les routes glacées ou mouillées s'en trouve considérablement réduite. L'adhérence des pneus varie grandement selon les conditions routières ou météorologiques.

ATTENTION!

Pour votre sécurité, assurez-vous que les pneus, les jantes et les valves de gonflage soient assortis. Des pneus, des jantes et des valves de gonflage dépareillés pourraient

endommager le talon de pneu, lors de l'installation ou faire glisser le pneu de la jante, pouvant entraîner un éclatement ou un détachement du pneu.

MISE EN GARDE!

Veuillez utiliser uniquement des pneus de taille spécifique à votre moto et de capacité de charge égale ou supérieure. Les pneus choisis par Indian fournissent assez d'espace entre le pneu et les garde-boue, le bras oscillant, les courroies de transmission, etc. Si vous installez un pneu plus large ou de diamètre supérieur, il pourrait frotter contre le garde-boue, le bras oscillant, la courroie de transmission, etc. La taille des pneus est indiquée sur le flanc du pneu.

Veuillez consulter la fiche technique pour obtenir tous les renseignements sur les modèles, les tailles et les pressions de pneus recommandés.

Recommandations de pilotage

MISE EN GARDE!

Veuillez faire une vérification complète de votre moto avant de commencer à l'utiliser. Veuillez consulter VÉRIFICATION AVANT L'UTILISATION dans la section CARACTÉRISTIQUES ET SÉCURITÉ.

ATTENTION!

L'alcool et le pilotage ne font pas bon ménage. Même une petite quantité d'alcool ou de stupéfiants peut affecter vos réflexes, votre perception et votre jugement. Piloter sous

Démarrage et pilotage

l'influence de l'alcool augmente grandement vos risques d'avoir un accident grave ou mortel. Ne pilotez jamais sous l'influence de l'alcool et ne laissez jamais quelqu'un piloter s'il semble être en état d'ébriété.

MISE EN GARDE!

Ne pas faire tourner le moteur à haut régime, lorsque l'embrayage est débrayé ou que la transmission est au point mort. Ne jamais excéder le régime maximum recommandé (5 250 tr/min), car vous pourriez endommager gravement le moteur.

MISE EN GARDE!

Votre moto est équipée d'un moteur refroidi par air qui nécessite une circulation d'air entièrement dégagée, afin d'assurer une température de fonctionnement adéquate. Laisser tourner le moteur au ralenti ou piloter à très basse vitesse pendant de longues périodes (comme lors d'une parade) peut faire surchauffer le moteur, ce qui l'endommagera gravement. Veuillez faire entretenir et mettre au point le moteur régulièrement, lorsque vous conduisez à haute vitesse sur de longues distances. Cela évitera les dommages possibles causés par une surchauffe du moteur.

ATTENTION!

L'efficacité du freinage est grandement réduite, lorsque vous conduisez sur des surfaces mouillées ou glacées. Conduisez prudemment après le début d'une averse, car l'huile de la surface de la chaussée se mélange à l'eau de

pluie. Évitez de conduire près des lignes de séparation des voies ou de limitation de la route lorsqu'elles sont mouillées.

Lorsque vous descendez une longue pente raide, veuillez rétrograder d'une ou plusieurs vitesses, de manière à utiliser la compression du moteur pour ralentir. N'utilisez pas uniquement et continuellement les freins, car cela pourrait faire surchauffer les freins, et, par conséquent, réduire leur efficacité.

ATTENTION!

Si vous ressentez des vibrations importantes ou un trouble soudain, quel qu'il soit, ou que vous soupçonnez que votre moto est endommagée, veuillez allumer vos feux de détresse, ralentir et vous stationner prudemment à un endroit situé à une distance sécuritaire de la route. Inspectez ensuite votre moto et les pneus. Ne reprenez pas la route, si votre moto ou vos pneus ne semblent pas sécuritaires.

Démarrage du moteur

ATTENTION!

Assurez-vous toujours que votre transmission est au point mort et que l'embrayage est débrayé avant de démarrer votre moteur. Mettre votre moteur en marche alors que la transmission n'est pas au point mort pourrait provoquer un mouvement accidentel qui pourrait vous blesser, blesser autrui ou endommager votre moto.

Démarrage à froid du moteur de la Chief

Si vous démarrez à froid, faites tourner le moteur à bas régime pendant au moins 30 secondes. Ne faites pas tourner le moteur à plus de 2 500 tr/min immédiatement après l'avoir démarré à froid. N'accélérez pas au moment du démarrage du moteur. La vitesse du ralenti est contrôlée par ordinateur et s'ajuste automatiquement, selon la température du moteur et de l'air.

1. Placez le commutateur d'arrêt sur « RUN ».
2. Assurez-vous que l'accélérateur est complètement fermé.
3. Tournez le commutateur d'allumage sur « ON ».
4. Débrayez.
5. Appuyez sur le commutateur de démarrage pour activer le démarreur électrique.

Laissez tourner le moteur de 30 à 60 secondes avant de partir.

Démarrage à chaud du moteur de la Chief

1. Placez le commutateur d'arrêt sur « RUN ».
2. Tournez le commutateur d'allumage sur « ON ».
3. Débrayez.
4. Assurez-vous que l'accélérateur est complètement fermé.
5. Appuyez sur le commutateur de démarrage pour activer le démarreur électrique.

N'ACTIONNEZ JAMAIS L'ACCÉLÉRATEUR LORS DU DÉMARRAGE DU MOTEUR.

Si le moteur ne démarre pas, retirez les bougies d'allumage. Une période d'attente de 20 minutes pourrait être requise pour permettre à l'excès d'essence de s'évaporer des

cylindres. Replacer les bougies d'allumage et redémarrer le moteur en suivant la procédure.

ATTENTION!

Démarrer le moteur sans bougies d'allumage peut causer un incendie et endommager le système d'allumage si la mise à terre n'est pas faite correctement.

ATTENTION!

Comme c'est le cas de tout autre véhicule, ne démarrez pas votre moto, ne la laissez pas tourner au ralenti et ne la conduisez pas à des endroits présentant des matériaux combustibles comme de l'herbe, du foin ou des feuilles. Ces matériaux pourraient entrer en contact avec le système d'échappement chaud, s'enflammer et provoquer un incendie.

Éteindre le moteur

Pour éteindre le moteur, mettre le commutateur d'allumage en position « OFF ».

Si le moteur cale ou s'arrête soudainement, mettez le commutateur d'allumage en position « OFF » pour éviter de décharger la batterie.

Changement de vitesse

Mettre la moto en marche

Pour embrayer la première vitesse après le démarrage, tirez le levier d'embrayage vers vous pour débrayer. Avec votre pied gauche, appuyez fermement, mais sans forcer,

Démarrage et pilotage

sur la pédale d'embrayage pour enclencher la première vitesse. Avec la moto bien droite et le moteur tournant au ralenti, relâchez doucement le levier d'embrayage et, simultanément, tournez l'accélérateur graduellement.


 **Note :** mettez toujours la moto en mouvement en enclenchant la première vitesse.



Figure 19 : passage à la vitesse supérieure

Passer à la vitesse supérieure

Pour passer la deuxième vitesse (une fois que la moto est en mouvement), tirez sur le levier d'embrayage, puis appuyez une fois sur la pédale et relâchez.

Relâchez doucement le levier d'embrayage et l'accélérez graduellement. Effectuez la même manœuvre pour passer la 3^e, la 4^e, la 5^e et la 6^e vitesses.

Tableau de changement de vitesse (accélération)

Vitesse	mi/h	km/h
De la 1 ^{re} à la 2 ^e	16	25
De la 2 ^e à la 3 ^e	26	42
De la 3 ^e à la 4 ^e	38	61
De la 4 ^e à la 5 ^e	45	72
De la 5 ^e à la 6 ^e	62	100


Rétrograder

Pour rétrograder, fermez partiellement l'accélérateur, débrayez, appuyez une fois sur la pédale d'embrayage et relâchez (*voir la figure 19*). Lorsque le régime du moteur décroît (comme lorsque vous montez une côte, ou que vous ralentissez dans un virage), fermez partiellement l'accélérateur pour que le moteur accélère légèrement, dès que l'embrayage est débrayé, ce qui aide à enclencher les pignons de la transmission.

Tableau de rétrogradation (décélération)

Vitesse	mi/h	km/h
De la 6 ^e à la 5 ^e	62	50
De la 5 ^e à la 4 ^e	35	56
De la 4 ^e à la 3 ^e	24	39
De la 3 ^e à la 2 ^e	15	24
De la 2 ^e à la 1 ^{re}	12	19

(Tous ces chiffres sont approximatifs)

 **Note :** votre moto Indian est équipée d'un limiteur de régime qui coupe la puissance du moteur à 5 250 tr/min.

MISE EN GARDE!

L'embrayage doit être complètement débrayé avant d'effectuer un changement de vitesse, faute de quoi la transmission et la chaîne primaire pourraient être endommagées.

ATTENTION!

Lorsque vous rétrogradez, veuillez ne pas sélectionner une vitesse inférieure à celle indiquée dans le tableau précédent

(selon la vitesse de la moto). Rétrograder, lorsque votre vitesse est trop élevée, peut endommager la transmission ou causer une perte de traction de la roue arrière. Vous pourriez perdre le contrôle, vous blesser, blesser autrui et endommager votre moto.

MISE EN GARDE!

Mettez toujours l'embrayage au point mort avant d'éteindre le moteur. Le point mort est situé à 1/2 temps au-dessus de la première vitesse. Quand la transmission est au point mort, le voyant vert situé au centre du tableau indicateur s'allume.

Le point mort est 1/2 temps au-dessus de la première vitesse. Il sera plus facile à localiser, si la moto roule lentement ou si elle est presque complètement immobilisée. Trouver le point mort, lorsque la moto est immobilisée, est généralement plus difficile. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez LEVIER DE VITESSE dans la section CARACTÉRISTIQUES ET SÉCURITÉ.

Entretien sécuritaire

Il est essentiel de faire régulièrement un entretien complet de votre moto, afin d'assurer son fonctionnement sécuritaire. Entre les entretiens réguliers et après les périodes de remisage, il est important de vérifier certaines pièces pour vous assurer qu'elles fonctionnent correctement.

Les pièces suivantes doivent être examinées régulièrement :

1. Les pneus : pression, usure, coupures et usure de la bande de roulement.


2. Chaîne primaire interne : usure et tension.
3. Freins, direction et accélérateur : bon fonctionnement.
4. Liquide de frein : niveau et état.
5. Conduites et raccords de freins : fuites.
6. Disques et plaquettes de frein : usure.
7. Accélérateur : fonctionnement et état.
8. Liquide d'embrayage : niveau et état.
9. Conduites et raccords d'embrayage : fuites.
10. Huile à moteur et huile à transmission : niveau.
11. Huile pour l'entraînement primaire : niveau.
12. Phares, feu arrière, feu d'arrêt et clignotants : bon fonctionnement.
13. Klaxon : bon fonctionnement.

ATTENTION!

Avant de faire l'entretien de votre moto, arrêtez le moteur et assurez-vous de sécuriser solidement votre moto. Veillez à ce que tous les entretiens soient faits dans un espace bien éclairé et bien ventilé.

Entretien pendant le rodage

L'entretien routinier est toujours important, mais l'entretien après les 500 premiers milles (800 km) l'est encore plus. Lorsque votre l'Indian atteint ce kilométrage, elle doit être amenée chez concessionnaire pour l'entretien initial.

 **Note :** *l'entretien d'une nouvelle moto est obligatoire pour conserver la validité des GARANTIES INDIAN et assurer le bon fonctionnement du système antipollution.*

Entretien et lubrification

ATTENTION!

Il est important de suivre toutes les recommandations d'entretien décrites dans le présent guide, parce qu'elles assurent le fonctionnement sécuritaire de votre moto. Ne pas suivre ces recommandations pourrait entraîner des blessures ou endommager votre moto.

Aux 500 premiers milles (800 km)

1. Remplacez l'huile et le filtre.
2. Remplacez l'huile à transmission et nettoyez le bouchon magnétique de vidange.
3. Vérifiez le niveau et l'état du liquide de frein.
4. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et le circuit de freinage.
5. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les systèmes de lubrification.
6. Vérifiez le niveau et l'état de l'huile d'embrayage.
7. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le circuit d'embrayage.
8. Lubrifiez la manette de frein avant, la douille de la béquille latérale, la poignée d'accélérateur et le levier d'embrayage.
9. Vérifiez les câbles de l'accélérateur et réglez-les si nécessaire.
10. Vérifiez le réglage de la pédale du frein arrière.
11. Vérifiez l'usure des plaquettes et des disques de frein.
12. Vérifiez et réglez la chaîne primaire interne.
13. Remplacez l'huile à transmission primaire.
14. Vérifiez et réglez la courroie d'entraînement arrière.
15. Vérifiez le filtre à air et remplacez-le si nécessaire.
16. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et les raccords d'alimentation.
17. Nettoyez les bornes de la batterie.
18. Vérifiez le fonctionnement du circuit électrique et des commutateurs.
19. Nettoyez le corps de papillon.
20. Vérifiez l'état des bougies et remplacez-les si nécessaire.
21. Vérifiez s'il y a des codes de diagnostic d'anomalie enregistrés (CDA).
22. Vérifiez l'usure et la pression des pneus.
23. Vérifiez le serrage des rayons des roues.
24. Vérifiez l'état des supports d'amortisseur et s'ils ne présentent pas de fuite.
25. Vérifiez le serrage des boulons du pivot du bras oscillant.
26. Vérifiez le serrage des fixations du moteur (500 premiers milles seulement).
27. Vérifiez l'alignement des roues.
28. Vérifiez le serrage de toutes les attaches, à l'exception des boulons de la culasse.
29. Faites un essai sur route.

Intervalles d'entretien routinier

L'entretien routinier programmé contribuera à conserver votre Indian® en excellent état de fonctionnement. Votre concessionnaire agréé Indian est la personne la plus qualifiée pour effectuer l'entretien et la réparation de votre Indian, parce qu'il utilise des pièces et des méthodes approuvés par le fabricant.

Ø ANNULER

Pour que la garantie de votre Indian reste valide, vous devez effectuer tous ses entretiens routiniers. L'utilisation de pièces ou de méthodes d'entretien qui ne sont pas

** Ces services devraient être effectués par un technicien spécialisé, à l'aide d'outils et d'équipements spéciaux.*

approuvées par Indian Motorcycle pourrait annuler les **GARANTIES INDIAN**. Toute modification des composants antipollution et de l'échappement entraînera l'annulation des **GARANTIES INDIAN** ou pourrait constituer une violation des lois fédérales ou provinciales en vigueur.

❗ MISE EN GARDE!

Le programme d'entretien routinier décrit dans ce guide n'est qu'une suggestion. Si vous utilisez votre Indian dans des conditions plus rigoureuses, comme dans une région où le froid et la chaleur sont intenses, sur des routes très mal entretenues, dans la boue, l'eau ou la poussière épaisse, à une altitude élevée, etc., vous devriez effectuer l'entretien routinier plus fréquemment, pour vous assurer que votre Indian reste sécuritaire.

Lubrification du moteur

Les huiles de marque Indian 20W-50SG sont approuvées spécifiquement pour le moteur de votre Indian. Vous devez donc utiliser uniquement des huiles recommandées par Indian Motorcycle. Si vous devez ajouter de l'huile avant la vidange prévue et que l'huile recommandée n'est pas disponible, utilisez une huile de grande qualité 20W-50SG pour motos. Dès que possible, demandez à votre concessionnaire Indian de faire votre vidange, afin de remplacer l'huile par une huile recommandée.

❗ MISE EN GARDE!

L'utilisation de marques de qualité inférieure ou d'huiles non détergentes pourrait endommager le moteur.

Ø ANNULER

Le non-respect des recommandations pour l'huile pourrait causer des dommages au moteur, qui ne seraient alors pas couverts par la garantie limitée d'Indian Motorcycle.

Additifs dans l'huile à moteur

❗ MISE EN GARDE!

Ne mélangez aucun additif à l'huile, parce qu'ils pourraient endommager le moteur. Les dommages et les défaillances causés par l'utilisation d'additifs ne sont pas couverts par la garantie limitée d'Indian Motorcycle.

Vérification du niveau d'huile

Une lubrification adéquate est vitale pour assurer l'efficacité et la durabilité du moteur. Nous vous recommandons donc de vérifier le niveau d'huile régulièrement entre deux entretiens routiniers. Il serait même conseillé de vérifier le niveau d'huile à chaque ravitaillement en essence, une habitude qui aidera à assurer la durabilité du moteur de votre moto.

Vérifiez le niveau d'huile et remplissez le réservoir uniquement si l'Indian a atteint sa température

normale de fonctionnement. Si le moteur est à froid, pilotez la moto jusqu'à ce que le moteur soit chaud. Cela fait, arrêtez-vous, puis vérifiez le niveau d'huile.



Figure 20 : bouchon et jauge de vidange d'huile de la Chief

Entretien et lubrification

⚠ ATTENTION!

Pour éviter tout risque de brûlures et de blessures sérieuses, usez d'extrême prudence quand le moteur est chaud.

Le réservoir d'huile et le bouchon de remplissage sont situés du côté droit de l'Indian, sous le démarreur.

Pour vérifier le niveau de l'huile :

1. Mettez la moto en position verticale, sur une surface plane.
2. Enlevez le bouchon de remplissage du réservoir d'huile.
3. Essuyez la jauge à huile avec un chiffon propre.
4. Insérez la jauge entièrement dans le réservoir d'huile.
5. Enlevez la jauge et observez le niveau d'huile.
6. Sur la jauge, le niveau d'huile devrait se situer sous la marque du niveau maximum (voir la figure 21).
7. Si le niveau d'huile est trop bas, veuillez remplir le réservoir avec soin, en utilisant de l'huile Indian 20W-50SG.

⚠ MISE EN GARDE!

Ne laissez pas le niveau de l'huile chaude descendre en dessous de la marque minimale indiquée sur la jauge. Ne remplissez pas trop le réservoir, parce que l'huile pourrait déborder et pénétrer dans le filtre à air et dans le filtre du reniflard du carter du moteur.

L'huile doit être vidangée après les 500 premiers milles (800 km) et, après cela, à chaque 2 500 milles (4 025 km) si les conditions d'utilisation sont normales. Si les conditions d'utilisation sont extrêmes, faites votre vidange



Figure 21 : jauge à huile de la Chief

plus fréquemment. Faites la vidange d'huile seulement lorsque le moteur a atteint sa température normale de fonctionnement. Le filtre à huile doit être, lui aussi, changé à chaque vidange.

Le tuyau de vidange est situé du côté gauche de la moto, sous le réservoir d'huile (voir la figure 23). Le filtre à huile est placé sur l'arrière du carter de cames du moteur (voir la figure 24).

Pour faire la vidange d'huile et changer le filtre à huile :

1. Placez un bac à vidange (pouvant contenir au moins 3,5 pintes) sous le réservoir d'huile.
2. La moto doit être appuyée sur la béquille latérale. Enlevez le bouchon de vidange, situé sous le réservoir d'huile, dans le coin arrière gauche.
3. Videz complètement le réservoir dans le bac.
4. Vérifiez et nettoyez le bouchon de vidange.
5. Remplacez la rondelle d'étanchéité.
6. Nettoyez tout autour de l'orifice de vidange et inspectez-le.
7. Recouvrez la portion filetée de l'orifice de vidange avec du lubrifiant anti-grippant.

8. Vissez le bouchon dans l'orifice de vidange.
9. Serrez le bouchon avec une force de serrage de 11 à 13 lb-pi.
10. Placez le bac à vidange sous le filtre à huile.
11. Enlevez la gaine de ventilation pour pouvoir retirer le filtre.
12. Retirer le filtre à huile avec précaution.

⚠ MISE EN GARDE!

Si les tuyaux d'échappement sont chauds, laissez-les refroidir avant d'enlever le filtre.

13. Nettoyez les saletés du moteur aux endroits où le filtre entre en contact avec la surface.
14. Versez environ 6 oz d'huile Indian 20W-50SG propre dans le filtre neuf. Laissez le filtre reposer pendant quelques minutes, jusqu'à ce que l'huile soit absorbée.
15. Appliquez une fine pellicule d'huile sur la partie filetée et le joint en caoutchouc du filtre.
16. Vissez le filtre neuf jusqu'à ce que le joint touche le moteur. Cela fait, tournez-le d'environ 1/2 à 3/4 de tour, à la main.
17. Versez 3 pintes d'huile Indian® 20W-50SG dans le réservoir d'huile.
18. Remplacez la gaine de ventilation, puis serrez-la avec une force de 85 lb-po.

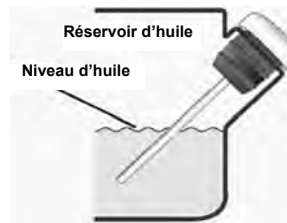


Figure 22 : niveau maximal de l'huile

19. Mettez la moto à la verticale, sur une surface plane.
20. Nettoyez la jauge à huile et remplacez-la dans le réservoir d'huile.
21. Retirez la jauge et vérifiez le niveau d'huile. Il doit se situer entre les deux marques sur la jauge (voir la figure 21).
22. Faites tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement et vérifiez de nouveau le niveau d'huile.
23. Ajoutez de l'huile, si nécessaire.



Figure 23 : bouchon d'huile de vidange

⚠ ATTENTION!

Prenez soin de ne pas éclabousser d'huile sur les pneus pendant la vidange et le remplacement du filtre. De l'huile sur les pneus réduirait énormément la traction et pourrait provoquer une perte de contrôle, causer des blessures à vous ou à autrui ou endommager la moto.

Lubrification pendant l'hiver

Utiliser votre moto par temps froid demande un entretien spécial, en particulier dans le domaine de la lubrification du moteur. En hiver, les vidanges doivent être faites plus fréquemment qu'en été. Plus la température est basse (en dessous de zéro), plus les vidanges doivent être fréquentes.

Entretien et lubrification

En effet, la vapeur se transforme en eau au contact de la surface froide du moteur et l'eau retombe dans le réservoir d'huile au démarrage et lors du réchauffement du moteur. Si le moteur n'atteint pas la température normale de fonctionnement par le temps froid, l'eau ne s'évaporerait pas et s'accumulerait dans le réservoir d'huile. Si la température descend au-dessous de zéro, l'eau se solidifierait et bloquerait les conduites d'huile, ce qui endommagerait le moteur.

❶ MISE EN GARDE!

Avec le temps, l'eau mélangée à l'huile s'épaissira. Cela est nuisible au moteur et aux pièces mobiles, qui devront forcer pour fonctionner. Si les vidanges ne sont pas faites fréquemment en hiver, cela pourrait causer des dégâts au moteur qui ne seront pas couverts par la garantie limitée d'Indian Motorcycle.

Lubrification de la transmission

Le remplacement régulier de l'huile à transmission augmente l'efficacité et la durabilité des différents composants de la transmission. Si les conditions d'utilisation sont normales, l'huile à transmission doit être remplacée après les 500 premiers milles (800 km) et après cela, à chaque 5 000 milles (8 000 km).

Les huiles de transmission Indian sont spécifiquement approuvées pour nos motos. Veuillez donc utiliser uniquement l'huile à transmission Indian 80-90W.

La jauge du réservoir d'huile à transmission est située du côté droit du carter de transmission (*voir la figure 24*). Pour

vérifier le niveau d'huile à transmission, faites chauffer le moteur pour qu'il atteigne la température normale de fonctionnement. Coupez le moteur, puis :

1. Placez la moto à la verticale, sur une surface plane.
2. Dévissez la jauge d'huile à transmission.
3. Essuyez la jauge et vissez-la entièrement. Retirez-la encore une fois.
4. Vérifiez si le niveau d'huile se situe entre les deux marques sur la jauge. Graissez le bouchon magnétique de vidange avec du lubrifiant anti-grippant.
5. Si le niveau d'huile à transmission est trop bas, ajoutez de l'huile à transmission Indian 80-90W.
6. Lorsqu'il y a assez d'huile, replacez la jauge et serrez-la à la main.

Vidange de l'huile à transmission

Le bouchon magnétique de vidange est situé sur le côté droit de la moto, sous le couvercle latéral de la transmission. Pour vidanger la transmission, faites chauffer le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement. Éteignez le moteur, puis :

1. Placez un bac à vidange sous le couvercle latéral de la transmission.



Figure 24 : jauge de l'huile de transmission

2. Enlevez le bouchon magnétique de vidange.
3. Videz toute l'huile à transmission dans le bac.
4. Nettoyez avec soin le bouchon magnétique de vidange.
5. Remplacez le bouchon magnétique de vidange, de sorte qu'il dépasse du carter de 0,16 à 0,18 po.

⚠ MISE EN GARDE!

Ne remplissez pas trop le réservoir de la transmission, utilisez seulement entre 20 et 24 onces (de 600 à 720 ml) d'huile à transmission Indian 80-90W.

⚠ ATTENTION!

Ne serrez pas trop le bouchon magnétique de vidange. Lors de la vidange et du remplissage, faites bien attention à ce qu'aucune saleté ne pénètre dans le réservoir ou le carter. Veillez à ne pas éclabousser d'huile sur la roue arrière, les pneus ou les freins, car cela pourrait nuire au fonctionnement et à l'adhérence de la moto, pouvant causer une perte de contrôle de la moto, un accident, des blessures ou des dommages à la moto.

Chaîne primaire

L'Indian® 2009 est dotée d'une chaîne primaire et



Figure 25 :
chaîne primaire
et carter

d'un embrayage à bain d'huile. La chaîne et l'embrayage doivent être en permanence baignés dans de l'huile, afin de réduire l'usure et le bruit. Il est conseillé de vérifier la chaîne primaire et de remplacer l'huile après les 500 premiers milles (800 km) et, après cela, à chaque 5 000 milles (8 000 km).



Figure 26 : bouchon de vidange primaire

La chaîne primaire est située dans le carter, du côté gauche de la moto (voir la figure 25). Si la chaîne est lâche, usée ou endommagée, la moto ne fonctionnera pas adéquatement et les pignons s'useront trop rapidement.

Réglage de la tension de la chaîne primaire

1. Enlevez le couvercle de vérification.
2. Placez une petite règle dans le carter, contre la chaîne primaire. Soulevez les chaînons de la partie supérieure de la chaîne jusqu'au maximum.
3. Mesurez le jeu de la chaîne. Le jeu approprié devrait se situer entre 9/16 et 5/8 po. Si le jeu n'est pas compris dans cet intervalle, réglez-le.
4. Pour régler le jeu de la chaîne, desserrez l'écrou de réglage. Déplacez le patin en nylon vers le haut ou vers le bas jusqu'à ce que vous obteniez la tension correcte.
5. Resserrez l'écrou de réglage avec une force de serrage de 22 à 28 lb-pi.
6. Nettoyez la portion filetée des vis du couvercle de

Entretien et lubrification

vérification. Mettez de l'adhésif à filet sur les filets.
Resserrer les vis avec une force de serrage de 95 à 115 lb-po.

Vidange de l'huile pour chaîne primaire

Avant de vidanger l'huile pour chaîne primaire, pilotez la moto pendant 10 à 15 minutes, afin que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. Le bouchon de vidange de l'huile pour chaîne primaire est situé sous le couvercle primaire interne, vers l'arrière.

1. Placez un bac à vidange (d'une capacité d'au moins 30 oz) sous le bouchon de vidange.
2. Enlevez le bouchon de vidange magnétique et videz complètement l'huile du carter dans le bac.
3. Nettoyez avec soin le bouchon magnétique de vidange. Mettez du lubrifiant anti-grippant sur la partie filetée.
4. Remplacez le bouchon de vidange et vissez-le avec une force de serrage de 11 à 13 lb-pi.
5. Retirez le couvercle de vérification (le petit couvercle rond).
6. Versez 20 à 22 onces (591 à 650 cm³) d'huile pour chaîne primaire Indian® dans l'orifice de vérification.
7. Remplacez le couvercle de vérification.

Courroie d'entraînement arrière

La courroie d'entraînement arrière (ou secondaire) doit être vérifiée après les 500 premiers milles (800 km) et, après cela, à chaque 2 500 milles (4 000 km).

Vous devriez vérifier la courroie d'entraînement arrière avant de partir en balade sur votre moto. Si la tension n'est pas correcte ou que la courroie est usée ou endommagée, la

moto ne fonctionnera pas correctement et la courroie et les roues dentées s'useront rapidement.

Réglage de la tension de la courroie d'entraînement

Veuillez rendre visite à votre concessionnaire Indian pour qu'il puisse effectuer le réglage correct de la courroie.

Embrayage

L'embrayage de votre Indian est un embrayage hydraulique, qui ne nécessite aucun réglage externe. Vous devriez vérifier le liquide d'embrayage tous les 2 500 milles. Utilisez uniquement du liquide de frein D.O.T. 4 dans le maître-cylindre d'embrayage.

Si vous remarquez que l'embrayage patine ou traîne, lorsque le levier est tiré ou relâché, veuillez demander à votre concessionnaire Indian® de le vérifier.

⚠ MISE EN GARDE!

Le liquide de frein D.O.T. 4 endommage la peinture. Protégez toutes les surfaces peintes, lorsque vous faites la vérification ou l'entretien des freins et de l'embrayage. Si du liquide de frein entre en contact avec la peinture, cela pourra entraîner des dommages cosmétiques.

Graissage

Les pièces ci-dessous doivent être graissées ou lubrifiées régulièrement. Utilisez uniquement une graisse à usage spécial pour les roulements de tête de direction. Pour les autres pièces, veuillez utiliser les graisses ou les lubrifiants à

multiples usages recommandés.

1. Graissez les roulements de tête de direction tous les 20 000 milles (16 000 km) ou tous les 2 ans, selon la première occurrence.
2. Lubrifiez le levier du frein avant et le levier d'embrayage tous les 5 000 milles (8 000 km).
3. Lubrifiez la douille de la béquille latérale tous les 5 000 milles (8 000 km).

MISE EN GARDE!

Le mélange de certaines graisses peut provoquer une réaction chimique. Veuillez donc éviter de changer de marque de graisse.

Veuillez lubrifier votre moto régulièrement, surtout après un lavage ou une utilisation dans des conditions adverses. Les intervalles de graissage et lubrification recommandés sont présentés à la section PROGRAMME ET REGISTRES D'ENTRETIEN à la fin de ce guide.

Huile pour fourche avant

L'huile pour fourche avant devrait être vidangée et remplacée tous les 10 000 milles (16 000 km) ou tous les deux ans, selon la première occurrence. Veuillez vous référer à la section FICHE TECHNIQUE de ce guide pour savoir quelle huile utiliser. Si la fourche avant ne semble pas fonctionner normalement, ou s'il y a une fuite considérable, veuillez amener votre moto chez votre concessionnaire Indian le plus tôt possible.

ATTENTION!

S'il n'y a pas suffisamment d'huile dans l'un des tubes de la fourche, la détente ne sera pas constante, ce qui affectera la maniabilité de la moto. Cela pose des risques d'accident, de blessures et de dommages à la moto.

Filtre à essence

Le filtre à essence est attaché à la pompe à essence sous pression, dans le réservoir d'essence. Pour obtenir plus de renseignements, veuillez vous référer au manuel d'entretien ou visiter votre concessionnaire Indian. Veuillez vérifier régulièrement les conduits et les raccords du circuit d'alimentation, pour vous assurer qu'ils ne fuient pas. Parce que le circuit d'alimentation est toujours sous pression, veuillez redoubler de prudence, lorsque vous le vérifiez et faites l'entretien. Nous vous conseillons de rendre visite à votre concessionnaire Indian, pour qu'il puisse effectuer un entretien adéquat et sécuritaire.

Injection de carburant

L'injection de carburant de votre moto (y compris la vitesse du ralenti et la puissance d'accélération) a été configurée en usine pour optimiser les performances et contrôler efficacement les émissions. Il n'est pas souhaitable de modifier ces réglages. Nous vous recommandons fortement d'amener votre moto chez votre concessionnaire Indian si l'injection de carburant requiert une attention particulière.

Entretien et lubrification

Ø ANNULER

Si les recommandations de configuration du moteur ne sont pas respectées, cela pourrait causer des dommages qui ne seront pas couverts par la garantie limitée d'Indian Motorcycle et enfreindre les lois fédérales et provinciales.

Filtre à air

Le filtre à air est situé du côté gauche de votre moto, derrière le couvercle du filtre à air (*voir la figure 27*).

Veuillez vérifier le filtre à air tous les 2 500 milles (4 000 km) ou plus souvent si vous pilotez fréquemment sur des routes poussiéreuses.

Procédure de nettoyage :

1. Nettoyage :

Vaporisez du nettoyant pour filtre à air K&N de chaque côté du filtre, jusqu'à ce que les plis soient saturés.

A. Appliquez du K&N sur le côté propre du filtre.

B. Appliquez du K&N sur le côté sale du filtre.

Laissez le nettoyant s'imprégner des deux côtés pendant 10 minutes, ce qui dégagera la saleté. Par contre, ne laissez pas le filtre sécher avec du nettoyant.

2. Rinçage :

Rincez le filtre avec de l'eau froide à basse pression. Laissez tomber les saletés en rinçant le



Figure 27 : Filtre à air

côté propre du filtre, de haut en bas, le long des plis.

Continuez à rincer le filtre jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucune trace de nettoyant. Si le filtre est très sale, vous devrez peut-être répéter plusieurs fois les étapes 1 et 2. Si des points de saletés persistent, vaporisez le nettoyant directement sur ces points, laissez agir pendant quelques minutes et rincez le filtre de nouveau.

3. Séchage :

Lorsque le rinçage est terminé, secouez doucement le filtre pour faire évacuer l'eau. Posez-le sur une surface propre et laissez-le sécher naturellement. N'huilez pas le filtre avant qu'il ne soit complètement sec.

Retrait du filtre à air

Pour retirer le filtre à air, desserrez et retirez les 2 vis d'assemblage qui maintiennent le couvercle extérieur de la boîte à vent. Retirez le filtre à air usé et remplacez-le.

ⓘ MISE EN GARDE!

Ne faites jamais tourner le moteur sans filtre à air. Le moteur pourrait aspirer de la poussière, des particules ou des débris, ce qui causerait des dommages considérables.

Bougies d'allumage

Les bougies d'allumage se situent en haut des cylindres du moteur, du côté gauche de votre moto. Elles devraient être vérifiées tous les 2 500 milles (4 000 km) et remplacées, si nécessaire. Les bougies devraient être remplacées après 10 000 milles d'utilisation (16 000 km), qu'elles présentent ou non des traces d'usure. Pour accéder aux bougies, débranchez d'abord les câbles d'allumage en tirant

doucement sur leur capuchon moulé. Desserrez et retirez les bougies à l'aide d'une clé à bougie. L'écart entre les électrodes devrait être vérifié et réglé au besoin. Appliquez un peu de lubrifiant anti-grippant sur la partie filetée des bougies. Veuillez vous référer au tableau explicatif ci-après.

Une fois installées, les bougies doivent être serrées avec la force recommandée maximale, pour assurer un bon transfert de la chaleur. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, serrez les bougies à la main, puis serrez-les d'un quart de tour de plus avec la clé à bougie. Veuillez vous référer au tableau ci-après pour connaître les recommandations de type de bougie, d'écart et de serrage.

Tableau de type de bougie, écart et force de serrage

Bougie	BOSCH 7955/ FR7DC+
Écart	0,36 po / 0,90 mm
Couple de serrage	de 20 à 24 lb-pi / de 27 à 32,5 Mm

Antipollution

Certains systèmes du moteur sont conçus pour maintenir le niveau d'émissions de gaz toxiques dans les limites établies par la loi. Ces systèmes ne fonctionneront bien que s'ils sont entretenus exactement selon les recommandations de l'usine. De ce fait, tous les réglages de moteur devraient être faits par votre concessionnaire Indian.

ATTENTION!

L'inhalation des gaz d'échappement est dangereuse. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone,

dont l'inhalation peut provoquer un évanouissement, puis la mort. Ne laissez pas le moteur de l'Indian tourner dans un endroit confiné et peu ventilé (comme dans un garage).

Phare avant

Le phare avant est doté d'une ampoule à halogène remplaçable. Lors du remplacement, utilisez uniquement l'ampoule recommandée, disponible chez votre concessionnaire Indian. L'utilisation d'une autre ampoule pourrait causer des problèmes de recharge de la batterie (voir le tableau des ampoules dans la section fiche technique).

MISE EN GARDE!

Ne touchez jamais l'ampoule à halogène avec vos doigts. Les empreintes digitales endommageront l'ampoule, causant une défaillance. Enveloppez toujours l'ampoule dans un papier ou dans un chiffon propre et sec.

ATTENTION!

L'ampoule à halogène contient du gaz halogène sous pression. Si elle n'est pas manipulée avec précaution, l'ampoule pourrait exploser et vous pourriez vous blesser ou blesser quelqu'un d'autre.

Régulateur de tension

Le régulateur de tension transforme le courant alternatif (CA) émis par l'alternateur en courant continu (CC). Le régulateur de tension, situé sur l'avant du moteur, augmente la vitesse de recharge, lorsque la charge de la batterie, est faible et la réduit, lorsque la batterie est chargée.

Entretien et lubrification

Si vous rencontrez des problèmes électriques pouvant être causés par l'alternateur ou le régulateur de tension, n'essayez pas de les résoudre vous-même. Nous vous recommandons de laisser votre concessionnaire Indian agréé y jeter un coup d'œil, puisqu'il possède l'équipement nécessaire pour résoudre votre problème rapidement et efficacement.

Disjoncteurs du BCM

Le circuit électrique de votre moto est protégé par le module de commande de la moto (BCM). Cela inclut le phare avant et les feux arrière, le commutateur du moteur, la bobine d'allumage, le commutateur d'allumage, l'alimentation principale, les feux d'arrêt, le klaxon et les clignotants. Si une défaillance électrique fait disjoncter le BCM, celui-ci active de nouveau le circuit. Si le problème persiste, le BCM réactivera le circuit, mais de façon intermittente. Dans ce cas, votre Indian fonctionnera bizarrement et la batterie finira par se décharger.

Nous vous recommandons d'amener votre moto chez votre concessionnaire Indian, pour qu'il puisse régler tout problème électrique.

Fusibles

Votre moto est protégée par des fusibles.

Pour retirer un fusible :

1. Retirez le carénage central gauche (sous la selle) à l'aide d'une clé hexagonale 5/32 po (voir la figure 28).

2. Débranchez la prise de courant.
3. Retirez le fusible brûlé et le remplacez.
4. Remplacez le carénage central et attachez-le correctement.



Figure 28 : carénage central gauche

Batterie

En gardant votre batterie bien chargée en

tout temps, vous augmentez sa durabilité et réduirez les risques de défaillances. Lorsque vous ne pilotez pas votre moto, nous vous recommandons de brancher la batterie à un chargeur « intelligent » pour qu'elle reste chargée en permanence. L'Indian comporte des bornes de chargeur (d'un maximum de 3 ampères), situées derrière le carénage central, vers le haut.

Veillez nettoyer régulièrement les bornes de la batterie, pour assurer un fonctionnement efficace (voir la figure 30). Pour vérifier la batterie, enlevez la selle (voir la section RETRAIT DE LA SELLE). Les bornes de la batterie devraient être nettoyées et resserrées tous les 2 500 milles (4 000 km). Nettoyez les bornes avec une brosse métallique ou du papier abrasif pour enlever toute oxydation. Après le nettoyage, recouvrez les bornes d'une fine couche de gel de paraffine ou de graisse pour empêcher la corrosion. Ne serrez pas trop les bornes après leur remplacement.

❗ MISE EN GARDE!

Le circuit électrique sera sérieusement endommagé si les câbles de batterie sont branchés sur les mauvaises bornes.

⚠ ATTENTION!

Le liquide de batterie contient de l'acide sulfurique. Il est dangereux s'il entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. En cas de contact avec de l'acide sulfurique, rincez immédiatement et abondamment l'endroit affecté et consultez un médecin si nécessaire.

⚠ ATTENTION!

Les batteries produisent un gaz hydrogène inflammable et explosif. Ne placez pas la batterie près d'une étincelle ou d'une flamme. Rechargez la batterie dans une pièce bien aérée. Protégez-vous toujours les mains et les yeux, lorsque vous manipulez une batterie ou de l'acide sulfurique. Ne pas suivre ces recommandations pourrait causer des blessures.



Figure 29 : batterie



Figure 30 : batterie après le retrait de la selle

Retrait de la selle

Pour accéder à la batterie, retirez la selle ainsi :

1. Retirez les deux boulons latéraux qui fixent la selle au cadre (*voir figure 31*).
2. Si votre moto est équipée d'une selle pour le passager, retirez l'attache arrière (*voir figure 32*).
3. Glissez la selle vers l'arrière de la moto.
4. Soulever la selle.

Remplacement de la selle

1. Placez la languette de la selle sous le montage du cadre.
2. Pour les motos munies d'une selle pour le passager, alignez la selle du passager à l'orifice du garde-boue. Placez le boulon de tête de 1/4 po - 20, inséré dans la rondelle de blocage et la rondelle plate à travers le support de selle. Glissez la rondelle de nylon entre le garde-boue et le support. Alignez le boulon au trou du garde-boue et vissez-le. Ne le serrez pas encore.
3. Aligner les supports latéraux de la selle aux orifices du cadre. Glissez les boulons de 5/16 po - 18 à travers les supports et dans le cadre. Serrez-les avec une force de serrage de 95 à 115 lb-po (11 à 13 Nm).



Figure 32 : selle double



Figure 31 : carénage central

Freins

Lors de l'utilisation de la moto, le point d'ébullition du liquide de frein est constamment diminué par l'absorption de l'humidité de

l'atmosphère. Dans des conditions d'utilisation extrêmes, cette humidité peut former des bulles dans le circuit de freinage, le rendant moins efficace.

Le liquide de frein doit donc être remplacé chaque année, de préférence au printemps ou après une longue période d'entreposage.

Vous devriez également vérifier le niveau du liquide de frein dans les réservoirs des maîtres-cylindres (avant et arrière) tous les 2 500 milles (4 000 km) (voir les figures 2 et 9). Utiliser seulement du liquide de frein D.O.T. 4. Les plaquettes et les disques de frein doivent être vérifiés tous les 2 500 milles (4 000 km) si les conditions d'utilisation sont normales. Si les conditions sont extrêmes, il est conseillé de les vérifier plus fréquemment.

Note : il est impossible de vérifier l'usure des plaquettes de frein en se fiant à l'indication du niveau MIN sur la glace latérale du maître-cylindre. Les plaquettes doivent être vérifiées séparément, en mesurant directement leur épaisseur.

Les plaquettes de frein peuvent être vérifiées visuellement sans retirer les étriers (voir les figures 33 et 34). Pour ce faire, vous aurez besoin d'une lampe de poche.

1. Vérifiez la zone inférieure de l'étrier (des étriers) avant.
2. Si l'épaisseur du matériau de friction de la plaquette est égal ou inférieur à 1/16 po (l'épaisseur d'une pièce d'un cent), la plaquette doit être remplacée immédiatement.
3. Remplacez les plaquettes intérieures et extérieures en même temps.

① MISE EN GARDE!

Remplacez toujours toutes les plaquettes de frein d'une roue en même temps. Remplacez les quatre plaquettes du frein avant en même temps ou les deux plaquettes du frein arrière en même temps. Si l'on utilise différentes plaquettes (et donc des matériaux de friction différents), cela pourrait causer des problèmes de freinage ou un freinage moins efficace.

① MISE EN GARDE!

Après le remplacement des plaquettes, faites attention au « rodage » du frein. Les plaquettes neuves doivent être utilisées en ville (et non sur l'autoroute) pendant 250 milles (500 km) pour fonctionner normalement. Pendant cette période d'adaptation, le freinage est moins efficace. Comme plusieurs autres pièces de l'Indian, il est conseillé d'utiliser les plaquettes en douceur pendant leur rodage. Évitez donc de freiner trop fort, sauf en situation d'urgence. Vous remarquerez que l'efficacité des freins augmentera à mesure que les composants s'adapteront les uns aux autres.



Figure 33 : mesure de l'étrier de frein

Pneus

Ne sous-estimez jamais l'importance de piloter avec des pneus en bon état et gonflés à la pression correcte.

Vérifiez toujours vos pneus pour vous assurer que la bande de roulement n'est pas usée, trouée, coupée, etc., surtout si les pneus sont froids. Veuillez consulter « INFORMATIONS SUR LES PNEUS » dans les sections FICHE TECHNIQUE et CARACTÉRISTIQUES ET SÉCURITÉ pour connaître la pression correcte des pneus froids. Ne surgonflez jamais vos pneus.

ATTENTION!

Puisque l'efficacité du freinage est essentielle au pilotage, l'entretien des freins requiert les soins d'un technicien compétent. Des pièces et des méthodes agréées doivent être utilisées. L'utilisation de plaquettes ou d'un liquide de frein non recommandé pourrait réduire l'efficacité du freinage et provoquer des accidents, des blessures et des dommages à la moto.



Figure 34 : étrier avant

Si les pneus de votre Indian doivent être changés, veuillez demander conseil à votre concessionnaire Indian, qui vous avisera des marques D.O.T. approuvées. Les pneus, les chambres à air et les jantes sont des éléments de sécurité extrêmement importants et devraient être réparés et entretenus par un technicien compétent, à l'aide d'outils et d'équipements spécialisés.

ATTENTION!

Un mauvais gonflage des pneus peut accélérer l'usure des pneus et affecter la conduite. Le sous-gonflage peut entraîner le glissement du pneu sur la jante ou une défaillance soudaine. Le surgonflage peut entraîner un éclatement, car les nids-de-poules et les débris de la route peuvent alors percer le pneu plus facilement. Le gonflage inadéquat présente donc des risques d'accidents, de blessures et de dommages à la moto.

ATTENTION!

Piloter sur des pneus défectueux (trop usés, mal équilibrés ou mal gonflés) affecte la traction, la direction et la maniabilité de votre moto, ce qui pourrait causer des accidents, des blessures et des dommages à la moto.

ATTENTION!

N'utilisez jamais des pneus défectueux ou des pneus qui ont déjà été réparés. Si un pneu de moto a été perforé ou endommagé de quelque façon que ce soit, il n'est plus sécuritaire et ne doit jamais être réutilisé.

Entretien et lubrification

ATTENTION!

Si vous frappez un objet lorsque vous pilotez votre moto, l'intérieur du pneu pourrait être endommagé. Dans ce cas, démontez le pneu et examinez l'intérieur et l'extérieur avec soin. Un pneu peut paraître en bon état de l'extérieur, mais être endommagé à l'intérieur. Cela pourrait causer des accidents, des blessures et des dommages à la moto.

MISE EN GARDE!

L'adhérence d'un pneu dépend des conditions routières. La vitesse sécuritaire sur une route mouillée, enneigée ou verglacée est toujours inférieure à celle d'une route sèche. Faites particulièrement attention, lorsque la température s'approche du point de congélation.

Si vous pilotez sur une route mouillée avec des pneus neufs, l'adhérence sera réduite, même à basse vitesse. Si une nappe d'eau recouvre la route, il existe un risque d'aquaplanage. Dans ces conditions, ralentissez, évitez les sillons et les lignes peintes de la route, et utilisez les freins avec prudence.

ATTENTION!

Si la route est verglacée, l'adhérence sera énormément réduite. Dans ces conditions, pilotez, tournez et freinez avec extrême prudence.

Amortisseurs

Inspectez les amortisseurs et les coussinets en caoutchouc de votre moto après les 500 premiers milles (800 km), puis tous les 5 000 milles (8 000 km), pour vous assurer qu'ils ne comportent aucunes fuites ou détérioration.

L'amortisseur n'est pas réparable. S'il fuit ou ne fonctionne pas correctement, veuillez vous rendre chez votre concessionnaire Indian qui l'examinera. Veuillez vous référer à la section CARACTÉRISTIQUES et SÉCURITÉ pour obtenir des renseignements sur le réglage de l'amortisseur arrière.

Alignement des roues

L'alignement des roues devrait être vérifié après les 500 premiers milles (800 km), puis tous les 5 000 milles (8 000 km). Vérifiez également l'alignement après le démontage de la roue arrière ou le réglage de la courroie d'entraînement arrière. Demandez à votre concessionnaire d'effectuer l'alignement de vos roues.

ATTENTION!

Un mauvais alignement affectera la stabilité et la tenue de route de votre moto, ce qui pourrait causer des accidents, des blessures ou des dommages à la moto. L'alignement devrait être fait par un technicien compétent, qui utilise des méthodes approuvées par l'usine.

Roulements de tête de direction

Les roulements doivent être lubrifiés tous les 20 000 milles (32 000 km) par votre concessionnaire Indian.

ATTENTION!

Un mauvais réglage des roulements de tête de direction peut compromettre la tenue de route et la stabilité de votre

moto, ce qui pourrait causer des accidents, des blessures et des dommages à la moto. Nous vous recommandons fortement de demander à votre concessionnaire Indian d'effectuer ces réglages.

Soins et nettoyage

Votre moto est constamment soumise à des agents externes pouvant endommager la peinture et les pièces extérieures, s'ils ne sont pas neutralisés par des soins réguliers. Les conditions météorologiques, la pollution de l'air, la fumée, le sel, les gravillons et les pierres peuvent endommager sérieusement votre moto.

D'autres agents, tels que la graisse, l'huile, l'essence, le liquide de frein, les déjections d'oiseau et les résines végétales, doivent être nettoyés immédiatement pour éviter que la peinture ne s'abîme. Un lavage et un cirage fréquents contribuent à protéger la peinture contre ces agents nuisibles. Il est aussi désirable de vérifier que votre moto n'a pas été endommagée par des gravillons ou autres débris. Tout dommage doit être réparé le plus tôt possible pour éviter la corrosion.

Le nettoyage de votre moto

Pour que la peinture de votre moto ne se détériore pas, il est souhaitable de la laver et de la cirer fréquemment. L'application périodique d'une cire à base de carnauba est nécessaire pour garder le lustre de la peinture. Nous vous recommandons de cirer votre moto tous les 30 jours. Votre concessionnaire Indian peut vous recommander

d'autres produits pour le soin de la moto. Les éraflures, la corrosion, et les dommages causés par des soins inadéquats ne peuvent pas toujours être corrigés avec les produits recommandés. Dans ce cas, demander l'aide de votre concessionnaire Indian.

⚠ ATTENTION! N'utilisez pas de laveuse à pression pour nettoyer votre moto. Le jet fait pénétrer de l'eau dans certaines pièces, rouillant prématurément les roulements et leurs surfaces. Si vous voulez utiliser une laveuse à pression pour nettoyer votre moto, vérifiez, nettoyez, réassemblez ou remplacez les roulements plus fréquemment que conseillé.

⚠ ATTENTION! Certains produits de nettoyage peuvent être dangereux, toxiques et inflammables. Lisez avec soin et respectez les avertissements et les précautions affichés sur l'emballage de ces produits, pour éviter de vous blesser ou d'endommager votre moto. N'utilisez jamais des produits ou des solvants qui ne sont pas conçus expressément pour le nettoyage des motos.

⚠ ATTENTION!

Ne lavez jamais les disques de frein avec un nettoyant contenant du chlore ou du silicium. Le chlore rouille les disques. Le silicium lisse la surface du disque, ce qui affectera le freinage et pourrait provoquer des accidents, des blessures et des dommages à la moto.

⚠ MISE EN GARDE!

Lorsque vous nettoyez votre Indian, ne mouillez pas trop les

Entretien et lubrification

freins, le moteur, les pots d'échappement et le filtre à air. Une plaquette humide ou un disque de frein mouillé affecteront le freinage de la moto. N'utilisez jamais une laveuse à pression. Après le nettoyage, assurez-vous que le moteur et les freins fonctionnent bien, avant de piloter votre Indian.

Soin du cuir

Le cuir doit faire l'objet de soins adéquats pour garder sa qualité et durer plus longtemps. Si vous pilotez votre moto dans des conditions extrêmes, nettoyez et traitez le cuir plus fréquemment.

⚠ MISE EN GARDE!

Utilisez uniquement des nettoyeurs conçus pour le cuir de votre moto Indian.

- Ne nettoyez pas le cuir avec un savon ou un nettoyant ordinaire.
- Utilisez uniquement un savon ou un nettoyant pour le cuir de bonne qualité.
- Utilisez les produits de soin du cuir Indian.



Figure 35 : modèle Chief de Luxe

Entreposage

Pour que votre moto continue de fonctionner le mieux possible, veuillez l'entreposer adéquatement. Si

vous ne souhaitez pas faire les tâches décrites dans ce manuel vous-même, veuillez communiquer avec votre concessionnaire Indian, qui se fera un plaisir de vous aider.

Préparation à l'entreposage

Avant d'entreposer votre Indian (et surtout si elle restera entreposée pendant plusieurs mois), vous devez la préparer avec soin. Cela assurera sa durabilité maximale.

⚠ ATTENTION!

L'essence est très inflammable. N'entreposez jamais votre moto avec de l'essence dans le réservoir dans une maison, un garage ou près d'une flamme, d'une veilleuse, d'une étincelle ou de moteurs électriques. Cela pourrait causer une explosion et un incendie, des blessures et des dommages à la moto.


Veuillez suivre ces étapes pour préparer votre moto à l'entreposage :

1. Réchauffez le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement. Remplacez l'huile et le filtre à huile. Démarrez votre moto pour faire circuler l'huile neuve dans le moteur.
2. Remplissez le réservoir d'essence et y ajouter un stabilisateur d'essence (communiquez avec votre concessionnaire Indian pour connaître les stabilisateurs d'essence recommandés). Faites tourner le moteur, jusqu'à ce que le stabilisateur d'essence atteigne les injecteurs. Éteignez le moteur.
3. Vérifiez la pression des pneus, pour vous assurer qu'ils sont gonflés correctement (se référer aux

renseignements sur la pression des pneus dans la section CARACTÉRISTIQUES ET SÉCURITÉ).

Si la moto n'est pas suspendue, elle doit être déplacée régulièrement pour éviter la déformation des pneus.

4. Laver et cirer votre moto (*voir Soins et nettoyage*).
5. Retirez la batterie de la moto, si nécessaire, et rechargez-la (*voir Batterie*). La batterie doit être entreposée à une température au-dessus de zéro. Rechargez la batterie chaque mois (charge lente).

 **Note :** la batterie commencera à se décharger après 21 jours d'inactivité, si elle n'est pas débranchée ou rechargée à l'aide d'un chargeur.

ATTENTION!

Les batteries produisent du gaz hydrogène, qui est inflammable et explosif. Gardez la batterie loin d'étincelles ou de flammes, qui pourraient causer une explosion, des blessures et des dommages à la moto.

Fin de l'entreposage

ATTENTION!

Avant de démarrer votre moto après une longue période d'entreposage, engrenez le sélecteur et déplacez la moto d'avant en arrière plusieurs fois, afin de vous assurer que l'embrayage fonctionne normalement. Ne pas suivre cette recommandation pourrait causer des blessures et des dommages la moto.

1. Remplacez la batterie chargée.
2. Inspectez les bougies. Remplacez-les si elles sont

encrassées. La force de serrage des bougies se situe entre 20 et 24 lb-pi.

3. Vérifiez les niveaux d'huile à moteur, de la transmission et de la courroie primaire.
4. Démarrez le moteur et laissez-le chauffer jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement. Éteignez le moteur.
5. Vérifiez de nouveau les niveaux d'huile.
6. Vérifiez les commandes pour vous assurer qu'elles fonctionnent bien (freins avant et arrière, accélérateur, embrayage et sélecteur de vitesse).
7. Vérifiez la direction en tournant le guidon complètement d'un côté à l'autre.
8. Vérifiez la pression des pneus et gonflez-les à la pression correcte si nécessaire.
9. Vérifiez que tous les instruments électriques et les commutateurs fonctionnent correctement.
10. Vérifiez l'endroit où la moto était entreposée pour voir s'il y a eu une fuite d'huile ou de liquide.

Déterminer la cause d'un problème

Recommandations

Pour garder votre moto en parfaite condition de fonctionnement, veuillez consulter la liste ci-après pour déterminer les causes probables d'un problème. Le problème peut découler de plusieurs causes, il est donc nécessaire d'examiner chaque cause avec soin avant d'initier un entretien ou une réparation.

ATTENTION!

Cette section n'est qu'une aide servant à diagnostiquer des problèmes. Veuillez lire attentivement les sections correspondantes du présent guide avant d'entreprendre un entretien ou une réparation.

Pour les entretiens et les réparations qui ne sont pas listés, veuillez communiquer avec votre concessionnaire Indian. Ces réparations requièrent généralement les soins d'un technicien spécialisé et d'outils et d'équipements spéciaux.

Freins

Les freins ne freinent pas comme d'habitude

1. Niveau bas du liquide dans le maître-cylindre.
2. Affaiblissement du freinage dû à un réchauffement des disques, causé par un freinage excessif.
3. Affaiblissement du freinage causé par des plaquettes qui traînent.*
4. Bulles d'air dans la conduite de frein.*
5. Maître-cylindre ou pistons/cylindres de l'étrier usés.*
6. Plaquettes de frein contaminées par de la graisse ou de l'huile.*

7. Plaquettes de frein trop usées.
8. Disque trop usé ou gondolé.*

Circuit électrique

Taux de recharge de l'alternateur au-dessous de la normale

1. Tension basse de la batterie.
2. Bornes desserrées ou corrodées.
3. Longues périodes au ralenti ou à basse vitesse.
4. Utilisation excessive d'équipements ou d'accessoires électriques.

Alternateur ne rechargeant pas la batterie

1. Câble de mise à terre du moteur desserré ou brisé.*
2. Câbles du circuit de recharge desserrés ou brisés.*
3. Régulateur de tension pas mis à la terre.*

Moteur

Cognement ou cliquetis dans le moteur

1. Carburant incorrect.
2. Bougies incorrectes.
3. Moteur surchauffé.*
4. Défaillance de l'ordinateur.*

Surchauffe du moteur

1. Fonctionnement à basse vitesse ne permettant pas la circulation de l'air dans les cylindres.
2. Circulation d'huile insuffisante.
3. Défaillance de l'ordinateur.*

Déterminer la cause d'un problème

Moteur démarrant, mais ne tournant pas régulièrement

1. Batterie mal chargée.
2. Bougies défaillantes, mauvais écartement des bougies, bougies partiellement encrassées.
3. Bougies non conformes.
4. Câbles d'allumage en mauvais état, court-circuit.*
5. Câble endommagé ou connexion desserrée, causant un circuit ouvert.
6. Isolation endommagée des câbles, causant un court-circuit.*
7. Circuit d'alimentation bouché par de l'eau ou des impuretés.*
8. Filtre à air bouché ou trop sale.
9. Ventilation du réservoir bouchée.*

Moteur difficile à démarrer

1. Batterie mal chargée.
2. Bougies défaillantes, mauvais écartement des bougies, bougies partiellement encrassées.
3. Bougies non conformes.
4. Câbles d'allumage en mauvais état, court-circuit.*
5. Mauvais contact à la borne de la batterie ou à la bobine d'allumage.
6. Défaillance de l'ordinateur de l'alimentation ou du groupe motopropulseur.*
7. Huile à moteur non conforme.
8. Défaillance de l'ordinateur de l'allumage ou du groupe motopropulseur.*

9. Filtre à air bouché ou trop sale.
10. Ventilation du réservoir bouchée.*
11. Circuit d'alimentation bouché par de l'eau ou des impuretés.*

Moteur toussant, mais ne démarrant pas

1. Panne sèche.
2. Filtre à carburant bouché ou pompe à carburant en panne.
3. Batterie à plat ou mauvais contact à la borne de la batterie.
4. Bougies encrassées.
5. Moteur noyé.
6. Mauvais contacts des câbles d'allumage.*
7. Contacts des câbles desserrés ou corrodés.*
8. Pompe à carburant en panne ou fusible brûlé.

Vibration excessive du moteur (réelle ou apparente)

1. Boulons du pivot du bras oscillant desserrés.*
2. Boulons du support avant du moteur desserrés.*
3. Boulons du support arrière du moteur desserrés.*
4. Cadre endommagé.*
5. Courroie trop usée ou lâche.*
6. Roues ou pneus endommagés.*
7. Mauvais alignement des roues.*
8. Support supérieur du moteur desserré.*
9. Moteur mal fixé.

** Ces services devraient être effectués par un technicien spécialisé, à l'aide d'outils et d'équipements spéciaux.*

Déterminer la cause d'un problème

Mauvais fonctionnement des bougies

1. Bougies non conformes.
2. Filtre à air bouché ou trop sale.

Démarrreur pas assez puissant pour faire démarrer le moteur/Démarrreur ne fonctionnant pas

1. Commutateur d'arrêt du moteur sur la position OFF.
2. Commutateur d'allumage n'étant pas sur la position ON.
3. Sélecteur n'étant pas au point mort ou levier d'embrayage n'étant pas serré.
4. Batterie déchargée, contacts desserrés ou corrodés.
5. Connexion du démarreur desserrée.
6. Fusible brûlé.

Lubrification

Huile ne retournant pas au réservoir d'huile

1. Quantité insuffisante d'huile.
2. Filtre à air bouché ou trop sale.*
3. Filtre à huile bouché.*
4. Pompe à huile en panne.*

Transmission

Embrayage broutant

1. Disques de friction ou disques d'acier usés ou voilés.*
2. Niveau insuffisant d'huile dans l'entraînement primaire.

Embrayage traînant/Embrayage ne s'engageant pas

1. Air dans le système d'embrayage.*
2. Tension insuffisante au ressort d'embrayage.*
3. Disque d'embrayage gondolé.*
4. Niveau insuffisant d'huile pour l'entraînement primaire.

Embrayage patinant

1. De l'air dans l'embrayage.*
2. Disque de friction usé.*
3. Tension insuffisante au niveau du ressort d'embrayage.*

Transmission décrochant

1. Réglage incorrect du sélecteur.*
2. Réglage incorrect du bras du cliquet des fourchettes d'embrayage (dans la boîte de vitesses).*
3. Crabots d'embrayage usés.*

Changement de vitesse difficile

1. Tige de changement de vitesse tordue.*
2. Mécanisme de changement de vitesse devant être réglé.

** Ces services devraient être effectués par un technicien spécialisé, à l'aide d'outils et d'équipements spéciaux.*

Vos droits légaux dans le cadre des Garanties d'IMC

Les Garanties d'IMC énoncées dans ce guide constituent uniquement des garanties explicites, faites par Indian Motorcycle Company en rapport avec la motocyclette. Indian Motorcycle Company ne fait aucune autre garantie explicite quant à ladite motocyclette.

Pour conserver vos Garanties d'IMC

POUR QUE TOUTES LES GARANTIES D'INDIAN MOTORCYCLE COMPANY (IMC) DEMEURENT VALIDES, VOUS ÊTES DANS L'OBLIGATION D'EFFECTUER L'ENTRETIEN DE VOTRE MOTOCYCLETTE, EN SUIVANT LES CONSIGNES DU PRÉSENT GUIDE DU PROPRIÉTAIRE.

Du moment que l'entretien est répertorié correctement en suivant les instructions du paragraphe suivant, cet entretien peut être fait par l'une ou l'autre des entités listées ci-dessous :

- un concessionnaire d'usine agréé; ou
- un autre atelier d'entretien pouvant fournir la preuve d'avoir effectué l'entretien raisonnable et nécessaire de tous les composants couverts; ou
- vous (le propriétaire)

Vous devez garder à jour un registre d'entretien, validé par le concessionnaire ayant effectué l'entretien ET conserver les reçus et les bons de travail indiquant la date de l'entretien, le kilométrage du véhicule au moment de

l'entretien, ainsi que tous les travaux d'entretien effectués. Si vous, ou toute entité autre que le concessionnaire, effectuez l'entretien requis, vous devez conserver les reçus, les registres et tout autre document justificatif prouvant que l'entretien requis a bel et bien été effectué à la date et au kilométrage exigés. Vous serez entièrement responsable pour les frais encourus, lors de l'entretien ou en cas de panne non couverte par les Garanties d'IMC.

EN CAS DE DÉFAILLANCE, LE COMPTEUR DE VITESSE OU LE COMPTEUR KILOMÉTRIQUE DOIT ÊTRE RÉPARÉ/REPLACÉ SUR-LE-CHAMP ET LE COMPTEUR DE REMPLACEMENT DEVRA ÊTRE RÉGLÉ, AFIN D’AFFICHER LE KILOMÉTRAGE EFFECTIF DU MOTEUR, FAUTE DE QUOI LES GARANTIES D’IMC SERONT ANNULÉES.

Les motocyclettes Indian sont équipées d'un limiteur de régime qui se déclenche à 5 250 tr/min. Ce limiteur de régime possède une mémoire lisible.

Ø ANNULER

UN DÉCLENCHEMENT EXCESSIF DU LIMITEUR DE RÉGIME ANNULERA LES GARANTIES D'IMC.

TOUTE ALTÉRATION, TOUTE MODIFICATION OU TOUT RETRAIT DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT, DU SYSTÈME DE GESTION DU MOTEUR OU DU SYSTÈME D'ALLUMAGE INSTALLÉS EN USINE ANNULERA LES GARANTIES D'IMC.

Renseignements sur la garantie

Résolution des litiges de garantie

Indian Motorcycle Company (IMC) offre un service gratuit de service à la clientèle et de résolution des litiges.

IMC est un participant volontaire à AUTO LINE, un service de résolution des litiges indépendant, géré par l'Office de la Protection du Consommateur (BBB). IMC offre ce service sans frais à ses clients, dans les 50 États des États-Unis et le district de Columbia, afin de promouvoir la résolution efficace de problèmes de satisfaction à la clientèle ou de litiges de garantie.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le service AUTO LINE du BBB ou pour soumettre une plainte dans le cadre de ce service, veuillez communiquer avec :
COUNCIL OF BETTER BUSINESS BUREAUS (BBB)
BBB AUTO LINE 422 Wilson Blvd., Suite 600 Arlington, VA 22203

ou appeler le numéro sans frais au : 1-800-955-5100.

Lors de votre conversation, on vous demandera votre nom, votre adresse, le numéro d'identification de votre véhicule (NIV) et une explication de la nature de votre plainte. L'admissibilité à ce service est sujette à l'âge et le kilométrage de votre véhicule, ainsi qu'à d'autres conditions.

Le BBB pourra vous aider à résoudre votre problème par le biais d'une médiation. Si une solution mutuellement acceptable ne peut être conclue par la médiation ou si vous ne souhaitez pas y participer, le BBB organisera une audience informelle avec les clients admissibles, afin qu'ils puissent présenter leur litige devant un arbitre impartial.

L'arbitre prendra alors une décision, que vous pouvez accepter ou refuser. Si vous acceptez la décision, IMC sera tenue de s'y conformer. Ces étapes prennent environ 40 jours à partir de la date de soumission de la plainte.

Certains États exigent que les consommateurs utilisent ce service avant de soumettre une plainte auprès d'un arbitre de l'État ou d'entamer une procédure judiciaire.

Les consommateurs sont tenus d'avoir recours au service de résolution des litiges indépendant de BBB AUTO LINE avant d'entamer toute autre poursuite ou de chercher toute autre résolution dans le cadre du décret fédéral de garantie Magnuson-Moss, 15 U.S.C. 2301 et seq.

Si un consommateur cherche la réparation et la résolution de droits non couverts par l'article 1 du décret de garantie Magnuson-Moss, il ne sera pas tenu de se conformer à la condition d'avoir recours au service de résolution des litiges indépendant de BBB AUTO LINE dans le cadre du décret fédéral de garantie Magnuson-Moss.

Application de la loi de garantie des États

Résolution des litiges

Certains États exigent que les consommateurs utilisent le service de résolution des litiges de BBB AUTO LINE avant de soumettre une plainte ou d'entamer une procédure judiciaire, dans le cadre des lois de protection des consommateurs et des « lois contre les citrons ». Ces exigences varient d'un État à l'autre et ne dépendent pas des exigences consignées dans le décret fédéral de

Renseignements sur la garantie

garantie Magnuson-Moss. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les lois contre les citrons en vigueur dans votre État de domicile, veuillez communiquer avec le bureau du Procureur Général de votre État.

Avis

Dans certains États, la loi exige que vous avisiez IMC par écrit de tout problème avant de pouvoir avoir recours aux réparations des lois contre les citrons ou toute autre loi de protection du consommateur, afin de donner la possibilité à IMC d'effectuer les réparations nécessaires. Veuillez envoyer votre avis par écrit à l'adresse suivante :

Indian Motorcycle Company – Service à la clientèle
116 Battleground Road
Kings Mountain, NC 28086

Lorsque vous envoyez un avis par écrit à IMC, vous êtes tenus d'indiquer votre nom, votre adresse, votre numéro de téléphone, le modèle de votre véhicule, le numéro d'identification du véhicule, la date d'achat, le kilométrage indiqué sur le compteur kilométrique, le nom de votre concessionnaire et une description détaillée de votre problème.

Procédure de réclamation de garantie

Si votre moto Indian® requiert une réparation ou un entretien dans le cadre de la garantie, veuillez vous conformer aux étapes suivantes :

1. Veuillez apporter votre moto Indian® au concessionnaire qui vous a vendu votre moto. Si cela n'est pas possible, veuillez vous rendre chez le concessionnaire Indian agréé ou le centre de réparation agréé le plus proche de chez vous.
2. Présentez votre carte de garantie IMC et tous les registres d'entretien à jour à la personne faisant la réparation.
3. IMC se réserve le droit d'inspecter le(s) composant(s) responsable(s) de la panne, dans leur état d'origine, AVANT d'autoriser la réparation.

EXCLUSIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

Facteurs environnementaux non couverts

Vos Garanties d'IMC ne couvrent pas les frais de réparations, causés par des facteurs environnementaux. Le terme « facteur environnemental » inclut ce genre d'éléments : les particules ou retombées atmosphériques, les produits chimiques, la sève d'arbre, le sel, les embruns, la pluie acide ou les dangers de la route. De plus, le terme « facteur environnemental » inclut également les catastrophes naturelles, telles que la grêle, les bourrasques, les tornades, les tempêtes de sable, les éclairs, les inondations et les tremblements de terre.

Coûts d'entretien non couverts

Vos Garanties d'IMC ne couvrent pas les frais de réparations causées par un manque d'entretien ou un entretien incorrect. Elles ne couvrent pas non plus les

Renseignements sur la garantie

frais de réparations, causées par l'utilisation de carburants contaminés ou l'utilisation de carburants, d'huile, de lubrifiants ou de liquides non recommandés dans le présent guide du propriétaire. Vos Garanties d'IMC ne couvrent pas le coût normal des entretiens routiniers devant être effectués sur votre moto. Elles ne couvrent pas non plus le coût des lubrifiants, des filtres, des bougies ou des fusibles, sauf s'ils sont remplacés suite à une réparation couverte. Les coûts du réglage du moteur, du nettoyage, du cirage, des plaquettes de frein, des garnitures de frein, ou des garnitures d'embrayage ne sont pas couverts non plus. En effet, ces éléments font partie de pièces nécessitant un entretien régulier et de l'entretien routinier devant être administré à toutes les motocyclettes.


Dommages accessoires et indirects non couverts

LES GARANTIES D'IMC NE COUVRENT PAS, ET INDIAN MOTORCYCLE COMPANY ET SES CONCESSIONNAIRES NE SAURAIENT, EN AUCUN CAS, ÊTRE TENUS RESPONSABLES POUR TOUT DOMMAGE ACCESSOIRE OU INDIRECT CAUSÉ PAR UNE PANNE DE VOTRE MOTO. CES DOMMAGES INCLUENT, SANS S'Y LIMITER : TEMPS PERDU, INCONVÉNIENT CAUSÉ, PERTE DE PROPRIÉTÉ PERSONNELLE OU COMMERCIALE, PERTE DE REVENU ET TOUT AUTRE FRAIS ACCESSOIRE OU INDIRECT.

Limite de durée des garanties implicites

TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE VALEUR MARCHANDE

OU DE CAPACITÉ À EFFECTUER UNE TÂCHE PRÉCISE EST LIMITÉE DANS LE TEMPS À LA DURÉE DE LA GARANTIE LIMITÉE D'IMC.

 **Note :** *lesdites Garanties d'IMC vous donnent des droits légaux spécifiques et d'autres droits qui peuvent varier d'un État à l'autre. Certains États n'autorisent pas l'exclusion ou la limite des dommages accessoires et indirects ou la limite de durée des Garanties implicites. De ce fait, les limites et exclusions ci-dessus pourraient ne pas vous concerner.*

Garantie limitée d'Indian Motorcycle

Durée de la garantie limitée

La durée de la garantie limitée d'Indian Motorcycle Company (appelée ci-après « Garantie limitée ») est de vingt-quatre (24) mois et kilométrage illimité, à partir de la date de l'achat d'origine, comme l'indique la carte de garantie.

Transfert de la garantie limitée

Cette Garantie limitée est transférable, si vous vendez votre moto dans les 24 mois couverts par la garantie.

Couverture

Sous réserve des modalités énoncées ci-dessous, IMC réparera ou remplacera, sans frais, les pièces d'origine ou de remplacement listés ci-dessous, à condition que ladite pièce soit tombée en panne lors d'une utilisation normale, et que ladite panne ait été causée par un défaut de fabrication ou de la matière première utilisée par l'usine, lors de la fabrication. Cette couverture est offerte aux États-Unis.

IMC se réserve le droit, à sa seule discrétion, d'utiliser des pièces remises à neuf pour effectuer un travail de garantie durant lequel le remplacement de pièces couvertes est exigé. Le travail sera effectué dans un temps raisonnable après la réception de l'avis de garantie, sous réserve de disponibilité des pièces, de l'inspection du véhicule et de l'autorisation du travail de garantie.

Composants couverts - Pièces et main-d'œuvre

La présente Garantie limitée couvre **UNIQUEMENT** les composants et les pièces listés ci-dessous et la main-d'œuvre nécessaire à la réparation ou au remplacement dudit composant.

1. **MOTEUR** : les pièces internes et lubrifiées suivantes : arbres à cames et roulements; bielles et roulements; vilebrequin et roulements principaux; pompe à huile; tige de poussée et poussoirs; pistons, segments et articulation; culbuteur, arbres et coussinets; pignons de distribution; soupapes, ressorts de soupapes; guides et sièges, monture supérieure du moteur. Les culasses, le bloc-moteur et les barillettes des cylindres sont couverts s'ils ont été endommagés suite à la panne d'une pièce interne et lubrifiée.
2. **TRANSMISSION** : les pièces internes et lubrifiées confinées dans le carter de transmission suivantes : tous les pignons; roulements; tambour d'embrayage, ressorts, arbre principal, arbre intermédiaire, pignons d'entraînement, commutateur de sélection et montures de la transmission. Le carter de transmission est couvert s'il a été endommagé suite à la panne d'une pièce interne et lubrifiée.
3. **ENTRAÎNEMENT PRIMAIRE** : les pièces internes et lubrifiées confinées dans le carter d'entraînement primaire suivantes : tous les pignons et roulements. Le carter

d'entraînement primaire est couvert s'il a été endommagé suite à la panne d'une pièce interne.

4. **SUSPENSION** : toutes les pièces internes et lubrifiées confinées dans les tubes de la fourche avant, les roulements de la roue avant et de la roue arrière, les arbres du bras oscillants, les roulements; les moyeux avant et arrière. Les tubes de la fourche avant et le cadre sont couverts uniquement s'ils ont été endommagés suite à la panne d'une pièce couverte.
5. **DIRECTION** : roulements supérieurs et inférieurs de l'axe de fourche, coussinets, axe de fourche, guidon, couvercles anti-poussière et joints. L'arbre de l'axe de fourche est couvert uniquement s'il a été endommagé suite à la panne d'une pièce couverte.
6. **FREINS** : étriers hydrauliques, maîtres-cylindres et conduites hydrauliques.
7. **CIRCUIT ÉLECTRIQUE** : bobines, commutateurs manuels, rectificateurs, rotors, démarreurs, solénoïdes, stators, régulateur de tension, relais, faisceaux électriques, module de commande de la puissance et module d'allumage électronique.
8. **CIRCUIT D'ALIMENTATION** : réservoir d'essence, conduites d'alimentation et raccords.
9. **JAUGES** : compteur de vitesse.

EXCLUSIONS – Pièces et main-d'œuvre non couvertes

IMC ne paiera pas pour ce qui suit :

1. La réparation ou le remplacement de pièces n'étant pas listées dans la section intitulée « Composants couverts - Pièces et main-d'œuvre ». Parmi les éléments non couverts, on trouve : les batteries; courroie; plaquettes de frein; ampoules; assemblage de l'embrayage; attaches (y compris, mais sans s'y limiter, les boulons, les étriers, les écrous, les goupilles et

Renseignements sur la garantie

- les vis); garde-boues, filtres; liquides et lubrifiants; poignées; phares; lentilles; bagages y compris les sacoches; éléments en caoutchouc (y compris, mais sans s'y limiter, les selles et sellerie); bougies d'allumage; roues; et fils électriques.
2. Les dommages causés aux pièces couvertes en cas de défectuosité d'une attache n'ayant pas pu effectuer la fonction de sécurité pour laquelle elle est conçue. Les attaches ne sont pas considérées comme étant des pièces internes et lubrifiées.
 3. Tout jauge ou cadran ayant été saboté ou modifié, y compris le compteur de vitesse et le compte-tours.
 4. Tout défaut de peinture, sauf si ledit défaut s'est déclaré avant la vente, pendant la fabrication ou lors du transport chez le concessionnaire.
 5. Les réglages, le temps requis pour le diagnostic, le transport, les frais d'évacuation de déchets dangereux, les frais d'envoi et de manutention, les fournitures de l'atelier, les frais d'entreposage, les taxes et les mises au point.
 6. Les pièces dont la défectuosité a été causée par :
 - une surchauffe, quelle qu'en soit la cause;
 - l'utilisation d'une quantité inadéquate de liquides ou de carburant, l'utilisation de liquides ou de carburant contaminés, ou l'utilisation de liquides ou de carburant non recommandés;
 - la participation à une compétition ou une course, le remorquage ou le tirage d'un appareil quelconque;
 - une altération ou l'utilisation de pièces non conformes aux spécifications du fabricant;
 - la négligence, l'abus ou la mauvaise utilisation;
 - une détonation, un allumage par point chaud ou la pénétration d'eau.
 7. Les dommages à la moto provoqués par des causes externes, telles que le vandalisme, les actes de malveillance; le vol ou une tentative de vol; les collisions, les accidents ou autres causes ne dépendant pas d'IMC.
 8. Toute réparation visant à corriger la compression du moteur

ou la consommation d'huile, du moment qu'aucune pièce n'est défectueuse. La rectification des soupapes, les bagues usées ou brûlées ne sont pas couvertes.

9. Les dommages causés à une pièce non couverte, causée par la panne d'une (de plusieurs) pièce(s) couverte(s), ou la panne d'une pièce couverte causée par la panne d'une pièce non couverte, sauf si cela est spécifié dans la section intitulée « composants couverts - Pièces et main-d'œuvre ».
10. La réparation ou le remplacement d'une pièce couverte à cause d'une panne qui n'a pas été causée par un défaut de fabrication ou de matière première, mais qui, sur la recommandation d'un atelier de réparation, devrait être réparée ou remplacée.

LIMITE DE RESPONSABILITÉ

1. Le montant total à vie que IMC paiera pour toutes les pièces et la main-d'œuvre couvertes dans le cadre de cette Garantie limitée sera le moins coûteux du :
 - coût de réparation ou de remplacement de toute pièce couverte par une pièce du même genre et de la même qualité (ladite pièce de remplacement pouvant, au choix d'IMC, être neuve, d'occasion ou remise en état); ou
 - la juste valeur marchande de la moto dépréciée pour refléter son utilisation au moment de la dernière panne.
2. Le total de tous les montants payés ou payables dans le cadre de cette garantie limitée ne pourront, en aucun cas, dépasser le prix payé pour votre moto.

Garantie des éléments antipollution d'Indian Motorcycle Company

Cette garantie des éléments antipollution d'Indian Motorcycle Company (appelée ci-après la « Garantie antipollution ») s'applique au système antipollution de la

Renseignements sur la garantie

moto. Elle est ajoutée aux éléments couverts dans le cadre de la Garantie limitée d'Indian Motorcycle Corporation et de la Garantie limitée de contrôle du bruit d'Indian Motorcycle Company.

Durée de la Garantie antipollution

La durée de la Garantie antipollution d'Indian Motorcycle Company est de cinq (5) ans à partir de la date de l'achat d'origine, indiquée sur le certificat de Garantie, ou de 18 641 milles (30 000 km), selon la première éventualité.

Transfert de la Garantie antipollution

Cette Garantie antipollution s'applique au premier acheteur au détail de la moto et à tous les acheteurs subséquents, pendant la durée couverte par la Garantie antipollution.

Couverture

IMC garantit que le système antipollution de cette moto est conforme, au moment de l'achat, à tous les règlements applicables de l'agence américaine pour la protection de l'environnement.

IMC garantit que ledit système antipollution est exempt de tout défaut de fabrication ou de matière première pouvant entraîner la non-conformité de la moto aux règlements applicables de l'agence américaine pour la protection de l'environnement.

LES ÉLÉMENTS SUIVANTS NE SONT PAS COUVERTS PAR LA PRÉSENTE GARANTIE ANTIPOLLUTION :

- Les pannes causées par une mauvaise utilisation, des modifications, un accident ou par le manquement à effectuer les entretiens requis, compilés dans le présent guide du propriétaire.
- Le remplacement des pièces dans le cadre de l'entretien routinier (telles que les bougies, les filtres à carburant, les filtres à huile, etc.).
- La perte de temps, les inconvénients, la perte d'utilisation de la moto ou tout autre dommage indirect.

Nous vous recommandons de faire faire l'entretien ou la réparation du système antipollution de votre moto par un concessionnaire IMC agréé. Utiliser des pièces autres que les pièces recommandées par Indian Motorcycle Company ne devrait être fait uniquement si ces pièces sont certifiées et conformes aux règlements de l'EPA.

Les réclamations de garantie pour les systèmes antipollution devraient être envoyées directement à IMC, à l'adresse compilée à la fin de cette section.

Contrôle des évaporations (Californie)

Toutes les motos Indian® neuves vendues dans l'État de la Californie sont munies d'un système de contrôle des évaporations. Ce système est conçu pour se conformer ou dépasser les réglementations imposées par le California Air Resource Board à la date de la fabrication.

Renseignements sur la garantie

Des inspections périodiques du système sont requises pour s'assurer que les tuyaux sont bien dirigés, et qu'ils ne sont ni coincés ni bloqués. Vérifiez également que tous les raccords sont sécurisés et que les pièces de montage sont bien serrées.

Garantie limitée de contrôle du bruit d'Indian Motorcycle Company

Cette garantie limitée de contrôle du bruit d'Indian Motorcycle Company (appelée ci-après la « Garantie antibruit ») s'applique au système de contrôle du bruit. Elle est ajoutée aux éléments couverts dans le cadre de la Garantie limitée d'Indian Motorcycle Corporation et de la Garantie antipollution d'Indian Motorcycle Company.

Durée

La durée de la Garantie antibruit d'Indian Motorcycle Company est de deux (2) ans à partir de la date de l'achat d'origine, comme l'indique le certificat de garantie ou 3 730 milles (6 000 km), selon la première éventualité.

Transfert de la Garantie antibruit

Cette Garantie antibruit s'applique au premier acheteur au détail de la moto et à tous les acheteurs subséquents, pendant la durée couverte par la garantie antibruit.

Couverture

IMC garantit que le système antibruit de cette moto est conforme, au moment de l'achat, à tous les règlements applicables de l'agence américaine pour la protection de

l'environnement (comme l'ont montré les tests effectués dans le cadre du 40 CFR 205 sous-articles D et E de conduite passagère) et aux normes fédérales du bruit.

IMC garantit que ledit système antibruit est exempt de tout défaut de fabrication ou de matière première pouvant entraîner la non-conformité de la moto aux règlements applicables de l'agence américaine pour la protection de l'environnement.

ⓧ ANNULER

LES ÉLÉMENTS SUIVANTS NE SONT PAS COUVERTS PAR LA PRÉSENTE GARANTIE ANTIBRUIT :

- Les pannes causées par une mauvaise utilisation, des modifications ou un accident.
- Le retrait du système de contrôle du bruit (système d'échappement et prise d'air/filtre à air) ou le remplacement des pièces par des pièces non certifiées pour l'usage légal sur route).
- La perte de temps, les inconvénients, la perte d'utilisation de la moto ou tout autre dommage indirect.

Nous vous recommandons de faire faire l'entretien ou la réparation du système antibruit de votre moto par un concessionnaire IMC agréé. Utiliser des pièces autres que les pièces recommandées par Indian Motorcycle Company ne devrait être fait uniquement si ces pièces sont certifiées et conformes aux règlements de l'EPA.

Régulation antibruit de l'EPA

MISE EN GARDE CONCERNANT LES MODIFICATIONS

LA MODIFICATION DU SYSTÈME DE CONTRÔLE DU BRUIT EST FORMELLEMENT INTERDITE.

Les lois fédérales américaines interdisent les actions suivantes :

Le retrait ou la mise hors service par toute personne, à l'exception des besoins d'entretien de réparation ou de remplacement, de tout article, appareil ou élément de conception incorporé au nouveau véhicule dans le but de contrôler le bruit avant la vente au consommateur ou après sa vente.

Le retrait, le remplacement ou la modification d'une pièce quelconque du système antibruit par des pièces n'étant pas certifiées pour l'utilisation légale sur route.

Déclarer les défauts relatifs à la sécurité routière

Si vous pensez que votre moto a un défaut risquant de provoquer un accident, des blessures ou même un décès, il est impératif que vous en avisiez immédiatement l'administration nationale pour la sécurité autoroutière (NHTSA) et Indian Motorcycle Company.

Si la NHTSA reçoit des plaintes similaires, elle pourrait ouvrir une enquête. S'il est découvert qu'un défaut relatif à la sécurité existe sur plusieurs véhicules, un rappel

pourrait être nécessaire, afin de remédier au problème. Cependant, la NHTSA ne peut en aucun cas s'impliquer en tant qu'intermédiaire entre vous, votre concessionnaire et Indian Motorcycle Company.

Pour communiquer avec la NHTSA, vous pouvez appeler le numéro sans frais de la sécurité autoroutière au 1-800-424-9393 ou écrire à : Administrateur, NHTSA, U.S. Department of Transportation, 400 7th Street, SW, Washington, D.C. 20590. Vous pouvez également enregistrer une plainte à : <http://www-odi.nhtsa.dot.gov/>

Pour communiquer avec l'usine :

Veuillez nous écrire à :

Indian Motorcycle Company

À l'attention du service à la clientèle

116 Battleground Road

Kings Mountain, NC 28086

ou nous envoyer un courriel à :

customerservice@indianmotorcycle.com

Programme et registres d'entretien

Programme d'entretien

500 milles (800 km)

2 500 milles (4 000 km)

5 000 milles (8 000 km)

7 500 milles (12 000 km)

10 000 milles (16 000 km)

12 500 milles (20 000 km)

15 000 milles (24 000 km)

17 500 milles (28 000 km)

20 000 milles (32 000 km)

22 500 milles (36 000 km)

25 000 milles (40 000 km)

27 500 milles (44 000 km)

30 000 milles (48 000 km)

32 500 milles (52 000 km)

35 000 milles (56 000 km)

37 500 milles (60 000 km)

40 000 milles (64 000 km)

42 500 milles (68 000 km)

45 000 milles (72 000 km)

47 500 milles (76 000 km)

50 000 milles (80 000 km)

52 500 milles (84 000 km)

55 000 milles (88 000 km)

57 500 milles (92 000 km)

60 000 milles (96 000 km)

62 500 milles (100 000 km)

65 000 milles (104 000 km)

67 500 milles (108 000 km)

70 000 milles (112 000 km)

72 500 milles (116 000 km)

75 000 milles (120 000 km)

77 500 milles (124 000 km)

80 000 milles (128 000 km)

82 500 milles (132 000 km)

85 000 milles (136 000 km)

87 500 milles (140 000 km)

90 000 milles (144 000 km)

92 500 milles (148 000 km)

95 000 milles (152 000 km)

97 500 milles (156 000 km)

100 000 milles (160 000 km)

Programme et registres d'entretien

Service à 500 milles, à 5 000 milles puis tous les 10 000 milles

1. Remplacez l'huile et le filtre.
2. Remplacez l'huile à transmission et nettoyez le bouchon magnétique de vidange.
3. Vérifiez le niveau et l'état du liquide de frein.
4. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et le circuit de freinage.
5. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les systèmes de lubrification.
6. Vérifiez le niveau et l'état de l'huile d'embrayage.
7. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le circuit d'embrayage.
8. Lubrifiez la manette de frein avant, la douille de la béquille latérale, la poignée d'accélérateur et le levier d'embrayage.
9. Vérifiez les câbles de l'accélérateur et réglez-les si nécessaire.
10. Vérifiez le réglage de la pédale du frein arrière.
11. Vérifiez l'usure des plaquettes et des disques de frein.
12. Vérifiez et réglez la chaîne primaire interne.
13. Remplacez l'huile à transmission primaire.
14. Vérifiez et réglez la courroie d'entraînement arrière.
15. Vérifiez le filtre à air et remplacez-le si nécessaire.
16. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et les raccords d'alimentation.
17. Nettoyez les bornes de la batterie.
18. Vérifiez le fonctionnement du circuit électrique et des commutateurs.
19. Nettoyez le corps de papillon.
20. Vérifiez l'état des bougies et remplacez-les si nécessaire.
21. Vérifiez s'il y a des codes de diagnostic d'anomalie enregistrés (CDA).
22. Vérifiez l'usure et la pression des pneus.
23. Vérifiez le serrage des rayons des roues.
24. Vérifiez l'état des supports d'amortisseur et s'ils ne présentent pas de fuite.
25. Vérifiez le serrage des boulons du pivot du bras oscillant.

26. Vérifiez le serrage des fixations du moteur (500 premiers milles seulement).
27. Vérifiez l'alignement des roues.
28. Vérifiez le serrage de toutes les attaches, à l'exception des boulons de la culasse.
29. Faites un essai sur route.

Service à 10 000 milles, puis tous les 10 000 milles

1. Remplacez l'huile et le filtre.
2. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans la transmission.
3. Remplacez l'huile à transmission et nettoyez le bouchon magnétique de vidange.
4. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et le circuit de freinage.
5. Remplacez le liquide de frein
6. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le circuit d'embrayage.
7. Remplacez le liquide d'embrayage.
8. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites d'huile et le système de lubrification
9. Lubrifiez la manette de frein avant, la douille de la béquille latérale, la poignée d'accélérateur et le levier d'embrayage.
10. Vérifiez les câbles de l'accélérateur et réglez-les si nécessaire.
11. Vérifiez le réglage de la pédale du frein arrière.
12. Vérifiez l'usure des plaquettes et des disques de frein.
13. Vérifiez et réglez la chaîne primaire interne.
14. Vérifiez et réglez la courroie d'entraînement arrière.
15. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le carter de la chaîne.
16. Vérifiez la chaîne d'entraînement primaire et l'ajuster.
17. Remplacez l'huile à transmission primaire.
18. Vérifiez le filtre à air et remplacez-le si nécessaire.
19. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et les raccords d'alimentation.
20. Nettoyez le corps de papillon.
21. Vérifiez la batterie et nettoyez les bornes.

Programme et registres d'entretien

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 22. Vérifiez le fonctionnement du circuit électrique et des commutateurs. | 8. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et le circuit de freinage. |
| 23. Remplacez les bougies. | 9. Vérifiez le filtre à air et remplacez-le si nécessaire. |
| 24. Vérifiez s'il y a des codes de diagnostic d'anomalie enregistrés (CDA). | 10. Vérifiez l'état des bougies et remplacez-les au besoin. |
| 25. Vérifiez l'usure et la pression des pneus. | 11. Vérifiez l'accélérateur. |
| 26. Vérifiez le serrage des rayons des roues. | 12. Vérifiez et réglez la chaîne primaire interne. |
| 27. Vérifiez l'état des supports d'amortisseur et s'ils ne présentent pas de fuite. | 13. Vérifiez le fonctionnement des équipements et des commutateurs électriques. |
| 28. Vérifiez le serrage des boulons du pivot du bras oscillant. | 14. Vérifiez la courroie d'entraînement arrière. |
| 29. Changez l'huile pour la fourche avant. | 15. Remplacez le liquide de frein |
| 30. Remplir les roulements de tête de direction et resserrez les roulements de la tête de direction (tous les 20 000 km seulement) | 16. Remplacez le liquide d'embrayage. |
| 31. Vérifiez l'alignement des roues. | 17. Vérifiez l'usure des plaquettes et des disques de frein. |
| 32. Vérifiez le serrage de toutes les attaches, à l'exception des boulons de la culasse. | 18. Vérifiez l'usure et la pression des pneus. |
| 33. Vérifiez les rondelles de montage du réservoir | 19. Faites un essai sur route. |
| 34. Faites un essai sur route. | 20. Nettoyez le corps de papillon. |
| | 21. Vérifiez s'il y a des codes de diagnostic d'anomalie enregistrés (CDA). |
| | 22. Vérifiez le serrage des rayons des roues. |

Service à 2 500 milles, puis tous les 5 000 milles

1. Remplacez l'huile et le filtre.
2. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le moteur, la transmission et la chaîne primaire.
3. Vérifiez et inspectez le liquide de transmission.
4. Vérifiez et inspectez l'huile d'entraînement.
8. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites d'huile et le système de lubrification
5. Vérifiez la batterie et nettoyez les bornes.
6. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans les conduites et les raccords d'alimentation
7. Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans le circuit d'embrayage.

Programme et registres d'entretien

Notes :

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper has a slight shadow on its right side, suggesting it's resting on a surface.

Programme et registres d'entretien

Entretien 500 Milles/800 km

Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien 2 500 Milles/4 000 km

Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien 5 000 Milles/8 000 km

Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien 7 500 Milles/12 000 km

Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien 10 000 Milles/16 000 km

Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien 12 500 Milles/20 000 km

Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Programme et registres d'entretien

Entretien 15 000 Milles/24 000km Kilométrage Date/Cachet/Signature 	Entretien 17 500 Milles/28 000km Kilométrage Date/Cachet/Signature 	Entretien 20 000 Milles/32 000 km Kilométrage Date/Cachet/Signature
Entretien 22 500 Milles/36 000 km Kilométrage Date/Cachet/Signature 	Entretien 25 000 Milles/40 000 km Kilométrage Date/Cachet/Signature 	Entretien 27 500 Milles/44 000 km Kilométrage Date/Cachet/Signature

Programme et registres d'entretien

Entretien 30 000 Milles/48 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 32 500 Milles/52 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 35 000 Milles/56 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 37 500 Milles/60 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 40 000 Milles/64 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 42 500 Milles/68 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Programme et registres d'entretien

Entretien 45 000 Milles/72 000km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 47 500 Milles/76 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 50 000 Milles/80 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 52 500 Milles/84 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 55 000 Milles/88 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 57 500 Milles/92 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Programme et registres d'entretien

Entretien 60 000 Milles/96 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 62 500 Milles/100 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 55 000 Milles/104 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 67 500 Milles/108 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 70 000 Milles/112 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 72 500 Milles/116 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Programme et registres d'entretien

Entretien
75 000 Milles/120 000 km
Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien
77 500 Milles/124 000 km
Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien
80 000 Milles/126 000 km
Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien
82 500 Milles/132 000 km
Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien
85 000 Milles/136 000 km
Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Entretien
87 500 Milles/140 000 km
Kilométrage

Date/Cachet/Signature

Programme et registres d'entretien

Entretien 90 000 Milles/144 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 92 500 Milles/148 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 95 000 Milles/152 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 97 500 Milles/156 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Entretien 100 000 Milles/160 000 km Kilométrage
<div></div>
Date/Cachet/Signature
<div></div>

Liste des illustrations, des tableaux et des diagrammes

Illustrations

Attache de sacoche.....	23
Batterie.....	41
Batterie après le retrait de la selle	41
Béquille.....	19
Bouchon d'huile de vidange	33
Bouchon de vidange primaire.....	35
Bouchon et jauge de vidange d'huile	31
Carénage central.....	42
Carénage central gauche	40
Chaîne primaire et carter.....	35
Commande de gauche.....	14
Commande de la poignée droite.....	14
Commutateur d'allumage sous le compteur de vitesse	13
Commutateur du phare à faisceau étroit.....	15
Compteur de vitesse	15
Étrier avant.....	43
Filtre à air	38
Jauge à huile.....	32
Jauge de l'huile de transmission	34
Niveau maximal de l'huile	33
Maître-cylindre avant	18
Mesure de l'étrier de frein.....	43

Mesure du jeu de la suspension.....	22
Modèle Chief de Luxe	46
Passage à la vitesse supérieure.....	28
Pare-brise et montures	24
Pédale de changement de vitesse	17
Pédale de frein arrière	18
Réservoir d'essence	20
Réglage de la suspension.....	21
Réglage du levier	14
Réglage du ressort.....	21
Réservoir et goulot de remplissage	20
Selle double.....	41
Usure de la bande de roulement	25

Tableaux et diagrammes

Fiche technique	7-10
Identification des composants de l'Indian Chief	6
Tableaux de changement de vitesse (accélération et décélération).....	28
Tableau de type de bougie, écart et force de serrage	39
Vitesse de la moto selon la vitesse engrenée.....	12

Tout comme le journal de bord d'un capitaine de bateau, le carnet de route du pilote recueille l'historique de ses voyages et de ses expériences. Vous pourriez ne pas voir l'envie d'inscrire les détails de vos aventures sur le coup, mais des semaines, des mois et des années plus tard, ces données vous aideront à planifier vos prochains voyages et vous rappelleront de bons souvenirs.

Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>	Conditions météorologiques	<input type="text"/>
Point de départ	<input type="text"/>	Kilométrage	<input type="text"/>	Destination	<input type="text"/>
Trajet planifié	<input type="text"/>				
Remarques	<input style="height: 150px;" type="text"/>				
Observations sur le voyage					
<input style="height: 300px;" type="text"/>					

74

Date		Heure		Conditions météorologiques	
Point de départ		Kilométrage		Destination	
Trajet planifié					
Remarques	<div></div>				
Observations sur le voyage <div></div>					

Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>	Conditions météorologiques	<input type="text"/>
Point de départ	<input type="text"/>	Kilométrage	<input type="text"/>	Destination	<input type="text"/>
Trajet planifié	<input type="text"/>				
Remarques	<input style="height: 100px;" type="text"/>				
Observations sur le voyage					
<input style="height: 200px;" type="text"/>					

76

[illegible]

Carnet de route

Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>	Conditions météorologiques	<input type="text"/>
Point de départ	<input type="text"/>	Kilométrage	<input type="text"/>	Destination	<input type="text"/>
Trajet planifié	<input style="height: 30px;" type="text"/>				
Remarques	<div></div>				
Observations sur le voyage					
<div></div>					

Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>	Conditions météorologiques	<input type="text"/>
Point de départ	<input type="text"/>	Kilométrage	<input type="text"/>	Destination	<input type="text"/>
Trajet planifié	<input type="text"/>				
Remarques	<input style="height: 100px;" type="text"/>				
Observations sur le voyage					
<input style="height: 200px;" type="text"/>					

80

[illegible]

Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>	Conditions météorologiques	<input type="text"/>
Point de départ	<input type="text"/>	Kilométrage	<input type="text"/>	Destination	<input type="text"/>
Trajet planifié	<input type="text"/>				
Remarques	<input style="height: 100px;" type="text"/>				
Observations sur le voyage					
<input style="height: 200px;" type="text"/>					

82

Date	<input type="text"/>	Heure	<input type="text"/>	Conditions météorologiques	<input type="text"/>
Point de départ	<input type="text"/>	Kilométrage	<input type="text"/>	Destination	<input type="text"/>
Trajet planifié	<input type="text"/>				
Remarques	<input style="height: 100px;" type="text"/>				
Observations sur le voyage					
<input style="height: 150px;" type="text"/>					

Index

A

Accessoires et chargement 23

Allumage

Commutateur d'allumage/clé 13

Commutateur de démarrage 13

Commutateur d'extinction 13

Amortisseurs 21

Antipollution 39

B

Batterie 40

Bagages (voir sacoches) 23

Béquille 19

Bougies d'allumage 10

C

Capacités 8

Carburant, voir essence

Chaîne d'entraînement primaire 35-36

Chaîne primaire 35

Changement de vitesse 27

Changement

Bougies d'allumage 39

Filtre à air 38

Filtre à essence 37

Filtre à huile 32

Huile à moteur 32

Huile à transmission 34

Liquide de frein 42

Pneus 43

Clignotants 15

Clignotants et feux de détresse 15

Commandes sur le guidon 14

Commutateurs

Allumage 13

Clignotants 15

Démarrage électrique 13

Extinction du moteur 13

Feux de croisement 14

Klaxon 14

Phares antibrouillard 14

Pleins phares 14

Courroie d'entraînement arrière 36

D

Démarrage du moteur 26

Dimensions 7

Dossiers pour le passager 24

E

Entreposage, préparation et fin 46

Entretien aux 500 premiers milles 30

Entretien

- Alignement des roues 44
- Antipollution 39
- Batterie 40
- Bougies d'allumage 38
- Chaîne primaire 35
- Courroie d'entraînement arrière 36
- Disjoncteurs 40
- Filtre à air 38
- Filtre à essence 37
- Filtre à huile 32
- Freins 42
- Graissage 36
- Huile 9
- Huile pour fourche avant 37
- Injection de carburant 37
- Lubrification de la transmission 34
- Phare avant 39
- Pneus 43
- Programme et registre d'entretien 60
- Rétroviseurs 15
- Rodage 12
- Roulements de tête de direction 45
- Sécurité 11
- Vérification du niveau de l'huile 32

Entretien sécuritaire 29

Essence

- Bouchons de réservoir 19
- Mélanges 20

F

- Feux de détresse 15
- Fiche technique 7-10
- Filtres

- Filtre à air 38
- Filtre à huile 32
- Filtre à essence 37

Freins

- Déterminer la cause d'un problème 48
- Liquide de frein 42
- Usure 42

Fusibles

G

- Graissage 36
- Garanties et responsabilités 51-59

H

- Horloge 16
- Huile

- Filtre à huile (moteur) 32
- Huile à moteur 9
- Huile à transmission 34

Index

Huile pour chaîne primaire 36

Jauge à huile 32

Utilisation 9

Vérifier le niveau d'huile 32

Voyant lumineux de niveau bas 16

Huile pour fourche avant

Entretien 37

I

Identification des composants 6

J

Jauges

Compteur de vitesse 16

K

Klaxon 14

L

Levier de vitesse 17

Lubrification

Chaîne primaire 36

Graissage 36

Hiver 33

Moteur 9

Préparation à l'entreposage 46

Transmission 34

Utilisation de l'huile 9

M

Moteur - entretien

Commutateur d'extinction 13

Démarrage à chaud 27

Démarrage à froid 27

Démarrage du moteur 26

Déterminer la cause d'un problème 48

Lubrification du moteur 9

Pendant le rodage 29

Vidange et filtre 32

O

Octane, taux d', voir Essence

P

Pare-brise 24

Phares

Clignotants, feux de détresse 15

Phare à faisceau étroit 15

Phare avant 39

Pneus

Exigences 43

Indicateurs d'usure 25

Pression 8

Renseignements généraux 8

Poids 7

Poignée d'accélérateur 14

Poignée d'embrayage 14
Pressions de gonflage des pneus 8
Prises de courant 10
Programme d'entretien 60

R

Recommandations d'utilisation
 Changement de vitesse 27
 Démarrage à chaud/à froid 27
 Démarrage du moteur 26
 Période de rodage 12
Réglage de la tension de la courroie
d'entraînement 36
Régulateur de tension 39
Rétrograder 28
Rodage
 Moteur 12
Roulements de tête de direction 44

S

Sacoques 23
Sécurité 11
Selle, retrait/remplacement 41
Soins et nettoyage 45
Soins du cuir 46
Suspension
 Réglage 21

T

Transmission
 Capacité et liquide 8
 Changement de vitesse 27
 Déterminer la cause d'un problème 50
 Jauge 34
 Vidange 34

U

Urgence
 Mises en garde et clignotants 15

V

Vérification avant l'utilisation 11
Verrouillage, commutateur d'allumage 13
Vidange de l'huile pour chaîne primaire 36
