

**INDIAN
MOTORCYCLE** RIDERS
GROUP®



#1 NEWSLETTER

EUROPA
ORIENTE MEDIO
ÁFRICA



**115
ANIVERSARIO**

PAGINA 2

NOVEDADES 2017 PAGINA 3

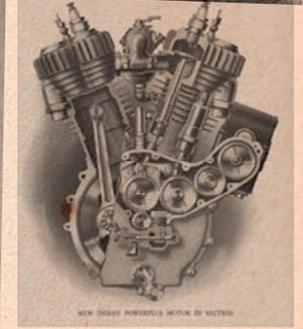
PROJECT SCOUT PAGINA 4

NOTICIAS PAGINA 5

LOS PIONEROS PAGINA 6

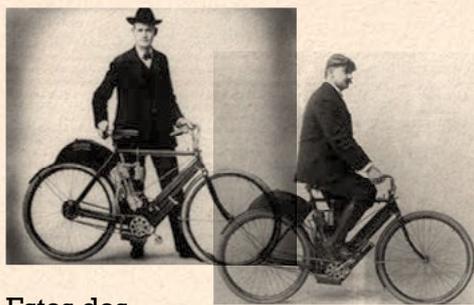


¡TÚ TAMBIÉN ERES PARTE DE NUESTRA HISTORIA!



AHORA QUE TÚ TAMBIÉN ERES PARTICIPE DE LA LEYENDA, HAY UN PAR DE COSAS QUE TIENES QUE SABER SOBRE EL ORIGEN Y LA HISTORIA DE LA MARCA QUE TAN BIEN HAS ELEGIDO.

Fundada en 1901 en Springfield, Massachussets, bajo el nombre Hendee Manufacturing Company, Indian fue la primera marca de motos americana, dos años antes que Harley Davidson. Años más tarde, en 1923, se convertiría en The Indian Motorcycle (sin la "r") Company bajo la dirección de dos pioneros soñadores, George M. Hendee y Carl Oscar Hedström.



Estos dos ingeniosos inventores diseñaron la primera motocicleta V-twin de la industria Americana, con un motor de 633 cc que saltaría a la competición en 1906. En 1911, Indian se hizo con las tres primeras posiciones de la conocida competición Tourist Trophy. Al mismo tiempo, se convertía en una de las compañías de motos más grandes del mundo, fabricando 32.000 motocicletas, ¡una cifra que subiría a 40.000 en 1920! Indian creó

el bastidor tipo bucle (posicionando



el depósito de gasolina en el bastidor delantero horizontal), el puño de gas, el faro delantero, arranque eléctrico, basculante y suspensión trasera de ballesta, e hizo las tapas primarias de aluminio, a prueba de fugas y más accesibles, todo esto mientras desarrollaba su tecnología de alto rendimiento de 4 válvulas por cilindro.

Con cada carrera, los mecánicos mejoraban su tecnología creando la leyenda que conocemos hoy en día por sus incontables records: desde hacer San Francisco a Nueva York en 20 días en 1911, sobrepasar los 190km/h en 1918, hasta el triunfo de Ed Krantz en el primer Daytona 200 (a pesar de caerse dos veces) en 1937. ¡Indian se estaba convirtiendo en el material del que se forjan los héroes! Una leyenda que culminaría en 1967 cuando Burt Munro, a sus 68 años, llegó a 295 km/h en Boneville

salt lake con una Indian Scout. Un récord que se mantuvo durante décadas (296 km/h en 2014).

Después de que Indian cesara su producción en 1953, hubo algunos intentos fallidos de revivir la marca, pero fue Polaris Industries quien lo consiguió en 2011. Desde entonces el grupo americano ha logrado una auténtica proeza, reconstruyendo sus modelos más conocidos (Chief Classic, Chief Vintage, Chieftain, después la Roadmaster y la Darkhorse y más recientemente la Springfield) pero manteniéndose fiel a la leyenda con su exclusivo motor: el Thunderstroke 111 (1820cc). También se ha remodelado la famosa Scout en 2014, con un moderno motor V-twin con sistema de refrigeración líquida.

¡Ahora, la leyenda Indian sigue viva contigo!



NOVEDADES 2017



RIDE COMMAND PARA LA CHIEFTAIN Y LA ROADMASTER GRAN NOVEDAD: EN 2017 AMBOS MODELOS VENDRÁN EQUIPADOS EL SISTEMA DE INFO-ENTRETENIMIENTO RIDE COMMAND™

Los modelos Chieftain y Roadmaster ahora vienen equipados con un verdadero ordenador a bordo, conectado al salpicadero y a las funciones de la moto, con sistema de audio, sistema de navegación GPS y Bluetooth. Este sistema es súper fácil de manejar, con una pantalla divisible de 17,7 cm (800 x 480 píxeles) incorporada en el salpicadero. La pantalla táctil del Ride Command es compatible con el uso de guantes

y funciona de manera parecida a un smartphone, incluyendo la tecnología para hacer zoom con dos dedos y control absoluto a través de 5 botones en la pantalla. Además, al tener Bluetooth, podrás acceder a todo el contenido de tu smartphone (incluyendo llamadas y playlists). Estas funciones también serán accesibles a través de los controles del manillar.



Ocho opciones de pantalla que permiten controlar entre otros aspectos:

- Presión de ruedas, componentes del motor y batería...
- Velocidad, tacómetro, contador horario, Parcial 1, Parcial 2, nivel de gasolina, consumo y posición de marcha...
- Mapping GPS, navegación y altímetro...

NUEVOS COLORES 2017 - GAMA THUNDERSTROKE 111

- **Chief Classic** : burdeos-negro
- **Chief Vintage** : rojo-crema y azul-crema
- **Springfield** : gris-burdeos con rayas plateadas y azul-negro
- **Chieftain** : blanco mate y rojo-negro
- **Roadmaster** : burdeos y verde-crema



SCOUT 2017

Gracias a un nuevo amortiguador y el nuevo diseño de los escapes, el conductor se sentirá mucho más cómodo pilotando una Scout 1000cc o 1200cc. Los modelos también traen un nuevo bloqueo de dirección y una serie de pequeñas mejoras estéticas.

La 1000cc estará disponible en negro, blanco o rojo, y la 1200cc en negro, burdeos, gris, marfil y dos tonos: azul-blanco con ribete rojo o rojo-negro.



SCOUT SIXTY: AHORA COMPATIBLE CON UNA CARNET A2



Dada la gran demanda del mercado Europeo, la Scout Sixty 2017 ahora podrá ser conducida con carnet A2, facilitando el acceso a motoristas jóvenes o noveles.

SCOUT RSD



Roland Sands se presentó en persona al festival europeo Wheels and Waves celebrado en Junio en Biarritz (Francia), trayendo consigo la magnífica RSD Scout.

La RSD Scout custom es una auténtica obra de arte, un puente entre la Scout actual (en el mercado desde hace dos años) y el legado de las competiciones clásicas de flat track, donde las Indian tuvieron una gran presencia entre los años 20 y 50. Las líneas de la RSD Scout



tienen una fluidez moderna que conserva el legado de las flat track. La moto tiene un chasis tubular tipo aviación, con suspensión de horquilla tipo paralelogramo y un cantilever trasero asimétrico, ambos equipados con un amortiguador Öhlins TTX. Ahora bien, el gran reto estaba en crear un bastidor alrededor del motor, en un espacio ajustado y que solo pudiera ser montado desde un lado. De hecho, la unidad entera es extremadamente compacta. Dos semi-radiadores se sitúan en la parte delantera de la cuna, con el depósito de aceite encajado entremedio. El depósito de gasolina se compone de dos partes y tiene un indicador exterior visible. Por otra parte, los cables de mando y eléctricos y sus revestimientos han sido colocados de manera cuidadosa para



que fueran prácticamente invisibles. La RSD Scout funciona con una transmisión por cadena, incorpora un asiento amortiguado minimalista forrado en cuero con costuras y una rueda trasera cubierta por un medio guardabarros con matrícula integrada. Los componentes electrónicos del encendido e inyección están escondidos en un depósito de aceite falso debajo del asiento. Los componentes mecánicos



modernos (motor, frenos, mandos y ruedas) combinan perfectamente con el estilo y espíritu vintage de la moto. Esta espectacular maquina llegó en avión desde Estados Unidos - desde donde la espera su orgulloso dueño - habiéndose gastado 100,000 dólares en este modelo custom único.

SCOUT PROJECT



Fueron muchos los concesionarios que aceptaron el reto propuesto a principios de este año para la creación de una Scout custom. El primer premio fue para Motos Illimitées de Terrebbonne, en Quebec, con una moto custom denominada Boardtracker. A Europa la representó un concesionario francés de Burdeos, el V-Twin Garage, que impresionó con su espectacular Tomahawk. El director del concesionario, Dominique Mariaule, le confió el proyecto al mecánico campeón de la casa, Charly Abraham. Charly es un mecánico de motos de competición experto en motores americanos V-twin. De hecho, la idea de crear una moto custom ya le rondaba en la cabeza hace tiempo... pero no fue hasta el concurso de Scout que por fin pudo llevar a cabo sus sueños. El objetivo era crear un vehículo con el carácter de competición pura de las motos drag racing (que a Charly le apasionan!) y el estilo neo-retro de una Café Racer. Puede parecer un poco confuso, pero todo queda claro - e impresiona - cuando ves el perfil bajo, compacto y estilizado de la Scout Tomahawk, el resultado de muchas semanas de trabajo. Todo empezó con un chasis desnudo acortado en la parte trasera y su doble espina convertida en simple para dejar espacio al depósito, todo con la intención de refinar y reducir la anchura de la moto. Después la unidad entera se pulió y pintó de un negro satinado epoxy. Para empezar su diseño, Charly, un prodigioso calderero, cortó el depósito de manera

longitudinal para poder reducirlo y luego reconstruirlo, creando una pieza realmente espectacular. Siguiendo la línea de las Indian clásicas, la admisión (con filtro de aire) se posicionó en la parte izquierda de la moto. El asiento y guardabarros trasero corto están hechos a mano al estilo de las drag race, mientras que la suspensión trasera está bajada y convertida en rígida, reemplazando los amortiguadores por columnas. El mismo planteamiento fue aplicado a la correa, sustituida por una transmisión por cadena con eslabones dorados y piñones SBV hechos a medida. El motor es stage I con mapping y sistema de escape basados en los de una V-Rod, requiriendo muchísimas horas para lograr la forma y diseño finales.

El acelerador del puño se controla mediante cables que sustituyen los dispositivos eléctricos, mientras que el sistema de frenos usa excelentes Beringers, también para los discos que se incorporan a las preciosas ruedas Ness. Además, el cableado eléctrico está diseñado de manera que es prácticamente invisible. Para acabar, el faro delantero redondo se extiende hacia delante, una clara muestra del



carácter clásico de la moto. El espíritu de la moto se hace aún más evidente cuando subes a la Tomahawk, con sus reposapiés retrasados, manillar bajo dos piezas de los años 70 y la manera en la que el respaldo se adapta perfectamente a tu espalda. Después de admirar la moto un rato y hablar con Charly, Roland Sands le concedió el primer premio honorario Project Scout a esta increíble maquina...una moto que un afortunado cliente Alemán acaba de comprar.



ON THE ROAD...



VIKING RIDE en Noruega

Enhorabuena al Riders Group de Lyndal-Norway por organizar la primera Viking Ride entre el 11 y el 14 de Agosto partiendo desde Lyngdal, en el sur de Noruega, y terminando 400km al norte de Skånevik al lado del océano, en plena tierra de fiordos. El rally acogió a todo tipo de modelos y a pesar de la lluvia fue un éxito gracias al ambiente de colaboración entre los participantes. ¡Enhorabuena a todos!



76 RALLY STURGIS 2016

Todo motorista sueña con participar en el Rally de Sturgis al menos una vez en su vida. Es uno de los grandes eventos del verano, celebrado en South Dakota, el corazón de la América Nativa,

con unas vistas espectaculares y carreteras de ensueño en toda la región. Con una participación de decenas de miles de entusiastas del mundo de la moto, el ambiente del evento no tiene comparación. Fue aquí donde Indian Motorcycle hizo su gran retorno en 2013, bajo la mirada atenta del mundo entero. Este Agosto, la marca siguió muy involucrada en el evento, dando la bienvenida a sus clientes y ofreciendo un gran programa de actividades, incluyendo posibilidad de probar sus modelos de la gama 2017.



MARK WALBERG apoya el Veterans Charity Ride

Por segunda vez consecutiva y con el apoyo de la estrella de Hollywood y embajador de Indian Motorcycle, Mark Walberg, se ha organizado la Veterans Charity Ride a Sturgis para apoyar y honrar las tropas americanas heridas en combate.

El objetivo es proporcionar una ayuda terapéutica a los veteranos heridos o mutilados, ayudándoles a montar como pasajeros en motocicletas, trikes o sidecars, para que vuelvan a disfrutar de la carretera abierta con otros moteros.



FELIZ CUMPLEAÑOS

1902-2016, ese es el tiempo que lleva Indian Motorcycle en la industria, 115 años, y ¡qué mejor manera de celebrar este aniversario que compartiendo estas noticias con vosotros!



BIENVENIDOS A INDIAN HAMBURG

Desde Julio de este año, Indian Motorcycle ondea su bandera sobre el concesionario más grande de Europa. El concesionario se encuentra en los muelles de la famosa ciudad portuaria, en un enorme edificio antiguo completamente restaurado – y es ¡impresionante! Indian Motorcycles Vertragspartner Hamburg.



FARO - PORTUGAL

El 35 Rally de Motocicletas de Faro en Portugal (14 al 17 de Julio) del cual Indian Motorcycle fue sponsor, fue un éxito espectacular. El tiempo era especialmente caluroso este año y el ambiente en todos los eventos fue inmejorable, tanto en la zona de entretenimiento como en la feria, exposición de motos, conciertos, concursos varios y en el gran desfile. En definitiva, fue un evento digno del aniversario con una gran participación de Indian.

INDIAN DAYS EN VERBIER, SUIZA

El Swiss Biker Syndicate Riders Group de Lausanne te invita a sus Jornadas Indian del 2 al 4 de septiembre. El evento forma parte del Verbier Bike Fest celebrado en un pueblo a 1500 metros en el corazón de los Alpes. Biker Syndicate ha preparado un programa para todos los gustos (incluyendo atracciones, happy hour y un DJ). Los asistentes tendrán la posibilidad de alojarse en un Spa con baños turcos - para reservas ir a www.hotelnevai.com para tarifas preferentes. Para más información contactar el Bike Syndicate en el +41216241527 o en biker-syndicate@windowslive.com.

LOS PIONEROS

Estos últimos meses han visto la aparición de los primeros Riders Groups en Alemania, Suecia, Noruega, República Checa, Polonia y Suiza. Pasarán a la historia como los auténticos pioneros en establecer grupos locales de entusiastas de Indian Motorcycle.

¿Por qué no te acercas a tu concesionario y te unes a un Riders group, o incluso participas en la creación de uno nuevo?

Es una manera genial de conocer y compartir información con otros dueños de Indian, así como unirte a divertidas salidas en moto.

ITALY BERGAMO

FRANCONIA CHIEFS

LYNGDAL - NORWAY

VIKING CYCLES LÜBECK

PÍSEK

FIRST

PARDOBICE

RHÖN RIDERS

LAUSANNE

INDIAN RHEINLAND

STOCKHOLM - SWEDEN



SEMANA EUROPEA DE MOTOS, FAAKER SEE, 6-11 SEPTIEMBRE

Aquí, en Indian Motorcycle, nos encantaría verte en el famoso Faaker See e invitarte a participar en la salida del 9 de Septiembre: nos reuniremos en el Stand de Indian, Area 1 a las 14:30 de la tarde. Iremos hasta la villa fortificada de Burg Landskron - a unas dos horas y volveremos al stand hacia las 19:30, justo a tiempo para la fiesta.

INDIAN MOTORCYCLE VUELVE A LA COMPETICIÓN DE DIRT TRACK EN LOS ESTADOS UNIDOS

La historia de Indian Motorcycle se forjó en la competición y ahora ya es oficial: Indian volverá al famoso AMA Pro Flat Track - reservado a bicilíndricas - en 2017. Indian se enfrentará a su histórico rival en el flat-track conjuntamente con otras marcas que están llegando con fuerza a esta especialidad. A las órdenes del presidente de Indian Steve Menneto, el director de productos de Indian, Gary Grey, tendrá solo nueve meses para presentar un motor twin de 750cc, ¡capaz de desarrollar más de 100hp!



Jared Mees



Bautizada como FTR 750 (Flat Track Racing), esta máquina completa nueva está siendo diseñada en Polaris-Swiss Auto

de Suiza, el espectacular departamento de ingeniería de Polaris Industries. Uris Wenger, el altamente calificado ingeniero jefe de Polaris-SwissAuto está a la cabeza de operaciones. Sin embargo, las fuertes regulaciones de la AMA (American Motorcycle Association) prohíben el despliegue de amplios recursos y materiales de alta tecnología como los que se usan en Formula 1. Por esa razón, habrá que aplicar la experiencia y la técnica para construir un motor de altas prestaciones y muy resistente, ¡mientras que la competencia a menudo insiste en utilizar un motor nuevo para cada carrera! Con este objetivo en mente, han elegido un sistema de refrigeración líquida. El diseño del motor de la FTR 750, se ha basado inicialmente en la utilización del número y tamaño de válvulas ideal para permitir

el mejor flujo de aire a la velocidad deseada. Se adoptó una cámara de combustión con cuatro pequeñas válvulas por cilindro (33,5 mm admisión y 30 mm escape). ¡La relación de compresión de 14,0:1 es buena indicación del nivel de prestaciones necesario para competir! Por otra parte, el motor bicilíndrico es extremadamente compacto y gracias los dos cilindros en V, a un ángulo de 53 grados, encaja perfectamente dentro de la parte ciclo.

El motor alcanza 11,400 rpm en el banco de pruebas y llega hasta 109hp a 10,000 rpm. También ha habido un trabajo considerable sobre el conjunto del cigüeñal, biela y eje de equilibrio para minimizar la vibraciones durante la el funcionamiento. La compañía inglesa MBE está a cargo del mapa de encendido, pero los inyectores vienen directamente de las Scout, así como los piñones para la caja de cambios, que se ha reducido a 4 marchas y se controla con un tambor de aluminio mecanizado. El alo-

jamiento del filtro de aire se ha diseñado con especial cuidado para asegurar la estabilidad de presión de aire en la inyección.

El bloque se aloja en un bastidor de doble cuna tubular con suspensión trasera cantilever y una horquilla tradicional Ohlins. Tanto el depósito como la unidad de asiento/respaldo están fabricados en fibra de carbono.

El diseño de la motocicleta en su conjunto ha constituido un éxito inmejorable, manteniéndose fiel al espíritu Indian. Indian ha contratado a Jared Mees para desarrollar y llevar la FTR 750 a la competición. A sus 30 años, Mees es un experimentado piloto de dirt track, con 4 títulos Americanos en su haber (2009, 2012, 2014 y 2015) y una medalla de oro en los X Games de 2015.

