



VERANO 2021

Indian®

MOTORCYCLE

YOUR CHOICE / YOUR RIDE / YOUR MAGAZINE

POR QUÉ MONTAMOS
EN MOTO?
EL HORIZONTE ES TUYO

NUEVA CHIEF
UN ICONO REFINADO

FTR 2022 AÚN MÁS...

ENCUENTRO CON
GRANT BESTER

DESCUBRE EL SUEÑO
DE VICTOR



Mike Dougherty, a la izquierda, y el vicepresidente Reid Wilson en el paseo de prensa de la Chief 2022.

Vaya Año

No sé vosotros, pero después de trabajar desde casa y estar encerrado durante más de un año, estoy listo para el buen tiempo — y la posibilidad de salir fuera que conlleva. Me las arreglé para dar algunos grandes paseos en los últimos seis meses, yendo a Yellowstone en la Challenger y bajando por la Autopista de la Costa del Pacífico. Y en marzo, me uní a las excursiones de prensa en Arizona para nuestros dos grandes lanzamientos: la refinada FTR y la nueva Chief. Ahora que hace buen tiempo, no pienso estar muchos más días sin pasar al menos un rato en el sillín de una de mis motos.

Hacer un lanzamiento de prensa con distancia social fue diferente, sin duda, pero lo hicimos de una manera segura que seguía siendo muy divertida. Para la FTR, recorrimos unas 150 millas desde Phoenix, a través de las montañas y hasta Tortilla Flats. El viaje en la Chief también

fue increíble, con algunas acampadas muy bonitas y un pueblo fantasma en el desierto de Arizona. Nos encontramos con algunos días fríos en esos puertos de montaña, con temperaturas de hasta 4 grados, pero para alguien de Minnesota como yo eso no fue un problema.

Estoy entusiasmado con estas dos motos. Al venir de la parte internacional de la empresa, participé en el desarrollo de la FTR original. Fue diseñada con una mentalidad global, y su estilo deportivo encaja con los clientes europeos. Por eso, ver que mejora aún más en respuesta a los comentarios de los clientes es algo especial. En cuanto a la Chief, es un producto que necesitábamos tener. Con su gran motor y su pequeño chasis, encaja perfectamente en el punto preciso entre la Chieftain y la Scout.

La primavera pasada, no estábamos seguros de que nuestro negocio no se viera afectado, pero ahora está floreciendo.

Montar en moto fue una vía de escape para mucha gente, y como resultado, tuvimos un año récord de ventas al por menor, tanto en Norteamérica como a nivel internacional. Ese impulso continúa en este año, y está creciendo. De hecho, nuestro mayor desafío ahora no es la demanda, sino luchar contra la escasez de producción debido a las limitaciones de la oferta. Tan rápido como podemos recibir las piezas, enviamos las motos.

Gracias por seguir montando en moto con nosotros en estos tiempos. Nos gusta pensar que nuestras motos nos convierten en la mejor empresa de motocicletas que existe, y sabemos a ciencia cierta que tenemos los mejores motoristas. Todos vosotros sois la razón por la que nos gusta venir a trabajar cada día, incluso aunque el viaje al trabajo haya sido virtual durante un tiempo. Por un verano feliz y saludable, y por una vuelta a la normalidad segura para todos nosotros.

AVISO LEGAL La revista Indian Motorcycle Riders la publica Indian Motorcycle. Ninguna parte de la revista Indian Motorcycle Riders (IMRG) puede ser reproducida con ningún propósito en parte o en su totalidad sin el permiso expreso por escrito de Indian Motorcycle. Indian Motorcycle hace todo lo posible para garantizar la veracidad de la información contenida aquí; sin embargo, Indian Motorcycle no asume y renuncia cualquier responsabilidad u obligación en relación a daños o pérdidas que puedan resultar de errores u omisiones. Esto incluye errores resultado de negligencia, accidentes, o cualquier otra causa. Además, Indian Motorcycle no se hace responsable de ningún producto o servicio mencionado en esta publicación. Todos los derechos reservados. Visita Indian Motorcycle on line en www.indianmotorcycle.com. A menos que se indique lo contrario, todas las marcas son propiedad de Indian Motorcycle International LLC. Copyright 2021 por Indian Motorcycle Riders. King of the Bagger® es una marca registrada. MotoAmerica® es una marca registrada. BaggerRacingLeague® es una marca registrada. Wheels and Waves® es una marca registrada. Impreso en Europa. Indian Motorcycle se encuentra en 2100 HWY 55, Medina, MN, 55340 USA.



@jimmyburnouts



@indian_kate



@rian_rochford



@omar.aldosary

INDIAN MOTORCYCLE ON INSTAGRAM

Nuestras motos aparecen en todas las redes sociales. Asegúrate de compartir tus momentos Indian Motorcycle favoritos con nosotros @IndianMotorcycle.



@guixdasilva



@trennonpaynter



@carolinacoraaa



@chriscoabraco



@atcf_1976



@iletaituneflo



@lady_rebel18



EL PRIMER PROPIETARIO QUE VIO LA NUEVA FTR 2022

Por Seth Bowman

Antes de que la FTR 2022 fuera presentada mundialmente, le pedimos a Seth Bowman, que dirige @ftr1200owners en Instagram®, que viniera a la sede de Indian Motorcycle, donde le sorprendimos mostrándole las nuevas motos.

Aún estoy alucinando. Yo esperaba grabar algunos videos charlando sobre la FTR 1200 y el grupo de propietarios. Nada de eso.

Me recibí Rich Christoph, el diseñador principal del FTR 1200. Empezaron a filmar justo cuando llegué, lo que debería haberme dado una pista. Íbamos caminando por el pasillo, charlando sobre motos, y entonces Rich se dirigió a mí: "Siento tener que soltarte esto. No estamos aquí para hablar del grupo o de la moto. Vamos a mostrarte lo que ha pasado aquí."

Abrió la puerta y la moto estaba allí mismo. La nueva FTR. Fue incluso mejor que si hubieran tenido una sábana encima. Me sorprendió. Durante los siguientes cuarenta minutos, yo simplemente la miraba, fijándome en cada detalle. Rich me habló de todos los elementos nuevos, viendo lo que pensaba de cada uno de ellos.

Cuanto más tiempo pasas con la moto, más puedes apreciar realmente todo el esfuerzo que el equipo de diseño ha realizado. Es algo absolutamente impresionante. A la gente le va a encantar. Estoy muy emocionado pensando en los propietarios actuales y futuros que van a ver esto.

Para más información sobre los modelos FTR 2022, consulte las páginas 18/19.



GUÍA DEL MOTORISTA EN SUECIA

Bikers simpáticos,

hermosos paisajes y días de verano obscuramente largos hacen de Suecia un paraíso para los motoristas. (Además, es donde nació el cofundador de Indian Motorcycle Oscar Hedstrom.) Para conocer la cultura del motociclismo sueco y saber dónde montar en moto, hablamos con Patrik Hinrichs, que fundó el primer Chapter de la IMRG del país — y luego inauguró dos más.

VER MOTOCICLETAS INDIAN YA NO ES ALGO RARO.

"Cuando yo conducía mi Indian Motorcycle por allí, la gente siempre me paraba para preguntarme por ella. 'No sabía que las seguían fabricando',

decían. Pero ya no. Indian Motorcycle tiene una excelente reputación en Escandinavia."

LOS EVENTOS DE MOTORISTAS SON ÉPICOS.

"El Custom Bike Show se celebra el 5 de junio en Norrtälje, a 70 millas de Estocolmo. Consiste en cientos de bikers exhibiendo motos custom. Al final de junio llega el Festival de Rock de Suecia, en Sölvesborg— el mayor evento del norte de Europa, con bandas como Metallica® y Judas Priest®. Y en agosto, si eres un motorista en Suecia, iras a Mälaren Runt. Cerca de 10.000 motoristas salen de Estocolmo y ruedan alrededor del Lago Mälaren.

Todo termina en la cercana ciudad de Enköping con una fiesta."

Y LAS SALIDAS EN MOTO TAMBIÉN SON ÉPICAS.

"Igual que en EE.UU., las mejores salidas se realizan por carreteras pequeñas, que suelen tener un límite de velocidad máxima de 90 km/h (55 mph). Las islas de Åland o Gotland, que están cerca de la costa de Estocolmo y sólo se puede llegar a ellas en ferry, son perfectas para explorarlas en moto. Además, el paisaje del norte es precioso. Si necesitas ayuda para elegir un lugar, sólo tienes que ponerte en contacto con nosotros en las redes sociales. Estamos en @imcs.se en Instagram®."



Se han creado 133 Indian Motorcycle Riders Group en Europa hasta la fecha, seguro que hay un IMRG cerca de ti, en tu concesionario local. Significa una gran oportunidad para conocer otros propietarios de Indian Motorcycle, para salir en moto, para compartir tu pasión por el motociclismo y por tu marca favorita. Entonces podrás lucir esos estupendos parches IMRG. Acércate y únete a un IMRG para llevar estos colores en <https://imrgmember.eu/riders-group/#/> o pregunta en tu concesionario para más detalles.

DISFRÚTALO POR TI MISMO



¿Buscas un pack o pin oficial Indian Motorcycle Rider? Visita www.imrgoodies.com donde también puedes hacerte con algunos artículos de edición limitada.

APÚNTATE LA FECHA INDIAN RIDERS FEST BUDWEIS 10-12 JUNIO 2022



Tras un nuevo aplazamiento por la crisis sanitaria, la Indian Riders Fest en la República Checa, en Budweis, te espera con todo su equipo en junio de 2022. El evento ha recibido el apoyo de todo el mundo. El año que viene será aún más fuerte, con muchas sorpresas en el programa de entretenimiento y una mayor capacidad de alojamiento, incluida la posibilidad de dormir in situ en magníficas y amplias tiendas de campaña totalmente equipadas. Estate atento. Toda la información en www.indianridersfest.eu/



¡ 200.000 KM ! ¿QUIÉN PUEDE SUPERARLO?

Alain, originario del sur de Francia, es propietario de su Chieftain desde hace poco más de 6 años. Conductor incansable, recorre todas las carreteras desde Marruecos hasta el Cabo Norte. Acaba de superar la marca de los 200.000 km gracias al mantenimiento regular de su moto en su concesionario y sin haber experimentado el más mínimo problema. ¡Saludos!

No elegiste cualquier moto vieja, sino una Indian. Tal vez encontraste el legado de esta marca irresistible; o tal vez sólo buscabas una forma de ir en moto que realmente pudieras hacer tuya. De cualquier manera, elegiste sobresalir de la multitud. Hemos recogido vuestras historias, con toda su espontaneidad, sinceridad, entusiasmo y sentimiento. Recibimos mucho más de lo que nos cabe aquí; publicamos una selección de lo recibido.



WHY WE RIDE



◀ **FRANCISCO MURCIA, CHIEFTAIN**

Mi historia fue un amor a primera vista. Me detuve en el escaparate del concesionario y lo supe al instante. La quería a ella. Fue un flechazo en toda regla.



◀ **PEDRO - BARCELONA, CHIEF**

Cuando la vi me enamore. Muchas gracias por vuestra atención. La verdad esta moto me aporta felicidad y satisfacción, tengo un negocio y cuando la aparco en la puerta no hay quien pase y se resista a mirarla, la gente me felicita por lo bonita que es y el funcionamiento es genial en carretera es muy estable. Gracias



▲ **DANIEL - ZARAGOZA, SCOUT BOBBER**

Desde el primer día que tube mi primera moto supe que mi sueño era tener una indian, y ese sueño lo cumplí con mi scout bobber, a día de hoy llevo 20.400 km con ella y no puedo estar más contento, en Iber se me acogió incluso desde antes de tenerla y la gente de la tribu de toda España es impresionante, da gusto donde vayas ,que te acogen como si fueras de la familia. Salud y gas

◀ **EMMANUEL - MOSTOLES, ROADMASTER**

Hola, soy Lolo. Desde los 12 años montando en moto y hasta mis actuales 52, las he tenido de todo tipo. Siempre tuve en la cabeza a Indian, como el sueño inalcanzable...pero la vida a veces te sorprende gratamente y hace unos años pude adquirir una Scout...y después de disfrutarla un tiempo, cambiar a mi actual Roadmaster...."La Moto" Año y medio y 27.000kms después, no puedo estar más satisfecho y feliz, con ella...realmente para mí, es la definitiva. Un abrazo a todo el mundo y larga vida a Indian Motorcycle.



◀ **JAVIER - BOADILLA DEL MONTE, SCOUT**

Lo de mi Indian fue amor a primera vista. Entré en el concesionario y ya en la distancia se me fueron los ojos. Después de pedir asesoramiento y precios, me fui a desayunar a una cafetería que no quedaba muy lejos del concesionario y a la vuelta volví a pasar por la puerta y no pude resistirme a volver a entrar y dejarla reservada. El mismo día que la vi, la compré.



▲ **ERWIN - LOS PAÍSES BAJOS, CHIEFTAIN**

El mejor. Soy Erwin de los Países Bajos. Esta es mi hermosa moto; Indian Chieftan Dark Horse. He tenido unas 6 motos en mi vida, pero esta es la mejor con diferencia. Cada viaje es un momento glorioso y me hace sonreír. Mi Indian es mi orgullo y alegría. Estoy orgulloso de ser miembro de los Blue Knights, un club internacional de motocicletas para el cumplimiento de la ley con un hermoso lema: no hay extraños, sólo amigos que no has conocido... ¡See ya!



▲ **RENZO - ITALIA, CHIEF**

Mi mejor paseo... Salida por la mañana hacia Peschiera del Garda a las 8.30 Lago D'Iseo. Aprica Pass...Tirano...Passo Del Bernina... Saint Moritz...Tirano...Passo Stelvio Merano..Bolzano...Peschiera del Garda ...630 km Llegada a Peschiera fue a las 9.30 de la noche.

WHY WE RIDE



◀ **JOSÉ - PORTUGAL, CHIEF DARK HORSE**

¡Hola, buenos compañeros! Desde que me uní a este fabuloso universo indio, en 2017 ¡Y eso que llevo 21 años relacionado profesionalmente con coches y motos BMW! Vale, ahora también tengo más tiempo disponible... ¡Pero es que hasta ahora son grandes experiencias! De esos momentos, estas fotos tienen para mí un significado más fuerte: En la sede del Moto Club de Faro/ Algarve/ Portugal (que es la "catedral" del motociclismo en Portugal, si no en toda Europa!!!). También, tengo en mente mi camino al Paso del Stelvio (Italia)... un viaje de 6.000 km (2018, septiembre) y mi viaje por carretera a Budweiss (República Checa), para la Reunión Anual Europea de la Indian!... un viaje de 7.500 km (2019, junio)! Ninguno más, tan grande, desde entonces... debido a las restricciones de Covid-19!... ¡¡¡Ya llegará el momento!!! Mis mejores saludos personales a ti y a todos los amigos del IMRG de todo el mundo, ¡¡¡Salgan a la carretera!!!



◀ **NIELS NORUEGA, FTR**
¡Sin comentarios!



◀ **FLO Y RÉMI - FRANCIA, SPRINGFIELD & CHIEF VINTAGE DARK HORSE**

El virus de la Dark Horse. Después de tener una Chieftain Thunder Black, me enamoré de una Springfield Dark Horse. Durante nuestro último viaje por el sureste de Francia, pudimos apreciar plenamente nuestras motos, especialmente en la carretera de los castillos Cátaros y en las gargantas de Galamus. Mi compañera, que iba con su Scout Icon, probó mi máquina durante este viaje y pudo apreciar plenamente la facilidad y el placer de conducir esta moto a pesar de su tamaño y su peso de 55 Kg. Qué mujer quiere....Una visita a nuestro superconcesionario de Nantes, un canje de la Scout y unas semanas más tarde la señora estaba montando con orgullo su Chief Vintage Dark Horse. ¡Estamos deseando poder volver a montarlo con nuestro grupo de amigos moteros! ¡On the road again!

RIDE

▶ **KEVIN - SUECIA, CHIEFTAIN**

Celebración. Desde el principio no podía imaginar que tener una moto Indian pudiera ser tan divertido. Encontré nuevas ideas después de la otra, mi último proyecto fue este casco memorable para Oscar & George también para celebrar el 120 aniversario de Indian Motorcycle.



▲ **JEAN-FRANÇOIS FRANCIA, SCOUT BOBBER**

Participa en la Transalps 2019 y da sus primeros pasos con una Indian Scout Bobber A2 equipada, para la ocasión, con un porta mapas, GoPro, parabrisas alto, manillar Ape Hanger, amortiguadores EMC algo más blandos y un asiento personalizado con mayor comodidad. Fabulosos recuerdos de peleas amistosas con una Thruxton 1200.



◀ **ZDENEK - REPÚBLICA CHECA, SCOUT BOBBER**

Siempre he pensado y deseado, que cuando en mi pelo empiece a crecer un poco de gris, quiero una moto americana. De repente, hace dos años me enviaron con mi colega a Medina, Minnessota, para hacer el mantenimiento de una fresadora de arcilla especial. Durante nuestra estancia, Jorge, Nate y otros nos cuidaron mucho. Conocer a todo el equipo de diseño fue una experiencia inolvidable. Y entonces... allí estaba... de pie en medio de la sala principal sobre la mesa giratoria... Indian Scout Bobber en bronce. Amor a primera vista. Después de volver a casa encontré el mejor concesionario que pude...este Liška falimý en Pardubice/CZ durante tres generaciones creando algo más sobre esta marca legendaria en mi país... Fue una elección acertada... En dos meses tuve la moto americana de mis sueños con tanta historia y tanto potencial... ¿Mi primera salida de prueba? sí...en mi propia moto entre garajes a la espera del carnet de conducir. ¿Mi mejor salida? bueno... todas por supuesto :) Pero hay una que puedo destacar, unos 50 pilotos de nuestra "tribu de Pardubice" se pusieron en camino para conocer un montón de casas de ancianos en nuestra región y llevar una desinfección en una furgoneta siguiente. Nos llevó unos 300 km. Mantened la marca viva... Monta en libertad...



Grant Bester ha estado con el Grupo Polaris ahora hace más de 8 años y ocupa el puesto de Vice Presidente Internacional para Indian Motorcycle.

El carácter atlético de su persona nos recuerda su pasión por el deporte y el rugby, que practicó en Sudáfrica de donde es originario. Las motocicletas han sido siempre parte de su pasión, pero nunca esperó estar dirigiendo el negocio de las motocicletas a nivel internacional, después de haber pasado la mayor parte de su carrera ejerciendo la medicina para una empresa de Fortune 50.

Amigable, sonriente, el apretón de manos es firme y la conversación se inicia fácilmente debido a la curiosidad natural de Grant Bester y su amplia gama de intereses. Grant es muy apreciado por estar muy comprometido e implicado en el día a día. Es muy trabajador, una persona activa, con un discurso directo, pero siempre a la escucha y abierto al debate, como reconocen los miembros de su equipo.

Grant Bester, ¿cómo surgió su pasión por las motos?

Siempre me ha inspirado cualquier cosa con 2 ruedas – motos de carretera, mountain bikes, un día, un amigo me dejó probar su KX250 (con un pequeño curso intensivo). 2 semanas más tarde le compré su moto y desde entonces me enganché. Años después de explorar todos los extremos de Sudáfrica en todo tipo de motocicletas, hice uno de mis viajes más inspiradores, que abarca varios países de la región de África meridional en una KTM 690. Posteriormente he tenido muchas motos diferentes y he explorado

muchos países sobre dos ruedas – Adoro la sensación de aventura, la soledad, pero también la amistad que se establece con los motoristas en nuestra comunidad.

Su carrera profesional fue inicialmente en otros campos distintos al motociclismo, ¿cómo acaba gestionando Indian Motorcycle en todo un continente y más allá?

Tuve suerte y soy muy feliz trabajando en Polaris con Indian Motorcycle. He tenido una carrera variada, empezando mi propio negocio en el sector de la imagen profesional

después de dejar la universidad. Más tarde invertí en una empresa de ingeniería médica y más tarde pasé a una empresa médica global como vicepresidente y CMO para la región internacional. Me desplazaba por todo el mundo con la empresa, pero mi base era Suiza. Cuando la empresa decidió trasladarse fuera de Suiza, algunos colegas que se habían incorporado a Polaris en la región me pusieron sobre la pista. Surgió un puesto de trabajo para el que fui seleccionado. Nunca miré atrás.

Sus responsabilidades le implican en varios frentes, ¿cuáles son y cómo se organiza su misión?

Mi cometido es para las regiones de Europa, Oriente Medio, Asia y Australia/ Nueva Zelanda para Indian Motorcycle. Nos centramos en los aspectos operativos del negocio (ventas, marketing y fabricación), pero también trabajamos muy estrechamente con nuestros colegas de todo el mundo sobre las necesidades

“La FTR ha sido un proyecto asombroso. Esencialmente, salimos de nuestra zona de confort...”



de productos y las compañías asociadas. Contamos con un equipo multilingüe muy experimentado en Suiza que presta apoyo a la región internacional y, por supuesto, con un equipo muy apasionado en todas las regiones. Nos centramos en ofrecer un producto de calidad, un mensaje auténtico y estamos muy orgullosos de nuestra comunidad de motoristas.

La región internacional ha sido un motor de crecimiento para Indian Motorcycle. Esta región representa actualmente más de un tercio del volumen mundial y nuestra ambición sería crecer de forma rápida y sostenible – pero manteniendo los valores que nos llevaron a donde estamos hoy. Europa es una de las mayores regiones en general y casi todos los países están creciendo y ampliando las redes de concesionarios, de los que actualmente hay 300, más de la mitad de los cuales son exclusivos de Indian Motorcycle.

La marca fue relanzada en 2013 con 3 modelos magníficos, hoy en día la gama ofrece unos 30 modelos, incluyendo los 3 últimos modelos Chief! ¿Cuál es su secreto para avanzar tan rápido respecto a la competencia?

El equipo global es simplemente increíble. Hay una mentalidad muy emprendedora en nuestra empresa, se nos anima a todos a planificar bien, a movernos rápido, a resolver problemas y a trabajar en equipo. Indian Motorcycle ha significado algo más que una pasión para la mayoría de los componentes del equipo. Si montas en moto, amas la marca, tienes una mentalidad global y te animas a «crear», isólo pueden salir cosas buenas de esto!

Usted estuvo muy implicado en el lanzamiento de la FTR, situando a la compañía dentro de un nuevo segmento. En menos de 3 años ha atraído a un creciente número de clientes Roadster. ¿Cuáles son las ventajas de este modelo?

La FTR ha sido un proyecto asombroso. Esencialmente, salimos de nuestra zona de confort y, en un plazo muy breve, desarrollamos un concepto, creamos un nuevo segmento (o ampliamos los existentes), diseñamos una de las motocicletas más fascinantes del mercado, fuimos a las carreras (y lo ganamos casi todo) y después refinamos la plataforma para

atraer realmente a los motoristas europeos con una FTR tracker más adaptada para la carretera. Hemos visto la llegada de clientes de casi todos los segmentos, Sport, Cruiser, Retro.... En mi opinión, sus geometrías proporcionan confort y control, el V-Twin par motor y un increíble carácter, su estilo es único y personalizable – ino creo que haya nada tan fascinante en el mercado como la FTR!

Pese al complicado período que ha atravesado el planeta durante el último año, ¿Cómo explica que Indian Motorcycle haya tenido tanto éxito?

El último año ha sido complicado, para las familias, las empresas, la logística y el suministro. Ha sido realmente difícil estimar el impacto de la Covid y los patrones de compra de los consumidores, y durante este periodo también tuvimos que actualizar nuestras plataformas EU5 y lidiar con muchos otros desafíos provocados por la crisis sanitaria. Lo mejor del motociclismo es cuando te pones el casco y arrancas ese motor, todos los demás problemas, desafíos y asuntos parecen desaparecer (ial menos por un rato!). Nos preparamos tan bien como pudimos, tuvimos socios y concesionarios muy comprometidos, nuestra comunidad de motoristas realmente compartió su pasión con amigos y familias y muchos de nosotros

decidimos disfrutar más de nuestra moto con amigos cercanos en el último año. El último año ha sido difícil, pero nuestra familia de motoristas se ha fortalecido aún más.

Mañana, tendrá la oportunidad de salir fuera durante una semana, ¿Cuál es el viaje de sus sueños y que máquina elegiría?

Una de las razones por las que me gusta este trabajo es que he podido viajar por todo el mundo, Estados Unidos, Oriente Medio, Asia y Europa, y siempre me ha gustado la diversidad. ¡Tengo que decir que me sigue encantando viajar por Suiza! Tenemos algunos puertos de montaña increíbles en el Valais (Furka, Grimsel) y no muy lejos de allí el Stelvio. Tengo una debilidad por la buena comida y el vino italianos, así que a menudo me encuentro en el Col du Grand St-Bernard por las carreteras ventosas y los restaurantes acogedores. Recomiendo encarecidamente una semana en el Oberland bernés, te enamorarás de los paisajes de Emmental, Thun, Wilderswil y alrededores

¿Algo más que añadir para acabar?

Lo mejor de mi trabajo es que siempre tengo amigos que vienen a Suiza a montar en moto conmigo. Creo que mi tasa de conversión de otras marcas a Indian es de un 70% – ¡¿Algún concesionario necesita un tío para ventas?!!



**En el centenario de la Chief original,
Indian Motorcycle reinventó una leyenda.**

UN FONDO REDEFINIDO

Los guardabarros recortados y los amortiguadores a la vista te inspiran para hacer tus propias modificaciones.

Cada Chief viene con iluminación completa de LED, encendido sin llave, control de crucero, modos de conducción y neumáticos Pirelli® Night Dragon súper adherentes.

2022 CHIEF

MOTOR THUNDER STROKE 116 V-TWIN
PAR 163 NM

Aunque la Chief se centra en su herencia, para seguir haciendo historia, miramos al futuro. Modernas ventajas, tales como una potencia y manejabilidad excepcionales y tres modos de conducción la hacen más fácil y segura. La Chief Dark Horse te ofrece la misma manejabilidad, más potencia, gracias al Thunderstroke 116, y una pantalla táctil.

La rueda delantera de 19 pulgadas, la trasera de 16 pulgadas, el lanzamiento de 29 grados y el manillar dragster crean una imagen deportiva que incita a retorcerle el puño.

Diseñada por el legendario Charles Franklin, el piloto de dirt track e ingeniero que también ideó la Scout, la Indian Chief debutó en 1922 con un V-twin de 61 pulgadas cúbicas (1000cc), doble árbol de levas un asiento bajo y líneas elegantes. A los motoristas les encantaba su potencia fiable, su formidable par motor y su ágil bastidor. Y ahora, para su 100 aniversario, la Chief ha sido completamente reimaginada — un diseño intemporal suplementado con tecnología y prestaciones modernas, y cero compromisos. Mantiene su clásica imagen compacta, cuadro simple de acero y 64 pulgadas (155cm) de distancia entre ejes, y tiene un asiento a 26 pulgadas (66cm) de altura que ofrece al conductor un control total. El motor estándar Thunderstroke de 111 pulgadas cúbicas (1820cc) proporciona una gran potencia y aceleración, o puedes pasar al modelo Dark Horse para disponer del Thunderstroke de 116 pulgadas cúbicas (1900cc) y disfrutar sintiendo su gran empuje al salir de cada curva. A los únicos que no les gustará esta moto son aquellos que tenían las esperanzas de mantenerla en sus espejos retrovisores.



2022 CHIEF BOBBER DARK HORSE

MOTOR THUNDER STROKE 116 V-TWIN
PAR 163 NM

The Chief Bobber es un bulldog con forma de moto: robusta y sólida, con más músculo del que cabría esperar en un vehículo de este tamaño. O bien, pásate a un motor Thunderstroke 116 y a características premium con la Chief Bobber Dark Horse.



2022 SUPER CHIEF

MOTOR THUNDER STROKE 116 V-TWIN
PAR 163 NM

La Super Chief es una moto de turismo con una actitud de forajido y un estilo icónico, incluyendo una gran carcasa de faro con bisel y horquilla cubierta. Si quieres ser aún más atrevido, la Super Chief Limited viene con un Thunderstroke 116, acabados cromados premium y una pantalla táctil de cuatro pulgadas activada por RIDE COMMAND.



VÍCTOR'S DREAM

De Ushuaia a Anchorage con un Roadmaster



PANA AMERICANA

Me apasiona la aventura, me encanta viajar en moto y perderme por carreteras infinitas, por eso decidí hacer la Panamericana. Quería hacerlo en solitario y vivir la aventura siempre soñada, mi moto, yo y carreteras sin fin.



Aunque lo habitual es hacerlo de Norte a Sur - en otra época de año más benévola - mi planteamiento fue hacerlo de Sur a Norte aprovechando que era verano en el hemisferio sur y considerando que esas rutas iban a ser las más difíciles. A partir de Estados Unidos encontraría buenas carreteras. Mi primer reto era cruzar América del Sur, y quizás Centroamérica también sería difícil. La primera idea fue hacerlo con una BMW F800 GS Adventure, una buena máquina para el off road y no con demasiada electrónica, pero en la Daytona Beach Bike Week me enamoré de la Indian Roadmaster y me compré una. Le hice casi

6.000 millas y disfruté cada una de ellas. Confiaba plenamente en ella a pesar de ser una voluminosa moto touring. En contra de todos los consejos, decidí irme a la aventura con mi Indian Roadmaster. Mi aventura empezó al recibir la moto en Punta Arenas, Chile. Mi buen amigo Peter Wurmer se ocupó de enviármela desde Los Ángeles. Comencé mi viaje desde Ushuaia, y todos los compañeros motoristas que me fui encontrando por el camino admiraban mi Indian - esta marca legendaria no tenía representación en estos países en aquel momento. Muchos de aquellos moteros se mantuvieron en contacto conmigo y

siguieron mi aventura por las redes sociales. Y cuando conocí a Mario Arturo Montoro, del gran club de moteros chilenos "La hermandad del Sur", en un peaje, el número de seguidores aumentó notablemente y algunos incluso se acercaron para saludarme por la carretera. Tanto fue así que, en alguna gasolinera, salían todos los empleados a hacerse la foto con el "gringo de la Indian". Viajaba solo, pero los amigos moteros están por todas partes y me sentía muy apoyado. En un control policial de Panamá, ya muy cerca de la frontera con Costa Rica, me detuvieron porque un funcionario de inmigración había olvidado



sellarme el permiso de conducir. La policía confiscó mi moto y me hicieron alojar en un hotel hasta que se celebrara el juicio. Llamé a Franco Santalucia, amigo motero que había organizado una presentación mía la noche anterior en Panamá City. A la media hora, Eros, el presidente del 507 Extreme Club, se presentó para decirme que al día siguiente me recogería alguien y me acompañaría al Juzgado. A la mañana siguiente se presentó Meibis Zamudio, una encantadora panameña que estuvo todo el día conmigo en los juzgados haciendo gestiones para solucionar el problema lo antes posible. A última hora de la tarde,

fui juzgado y absuelto y después escoltado hasta salir de Panamá. ¿No es grande la hermandad de los moteros de todo el mundo?, estoy enormemente agradecido por ello.

Aunque llevaba una pequeña tienda y saco de dormir, conseguí siempre una habitación donde descansar y poder guardar la moto cubierta – a menudo de forma bastante original. Cada vez eran más numerosos los mensajes de apoyo que recibía y esto me daba moral y energía para seguir. A pesar de las dificultades en las pistas de tierra y las gasolineras de muy bajo octanaje, iba encantado con mi moto. El paso por

Centroamérica fue un poco más complicado y mi GPS no funcionaba, pero solo había que seguir hacia el Norte.

Pasar por tres países el mismo día es una curiosa experiencia. En algunas zonas daba mucho respeto el ver el calibre del armamento que llevan algunos vigilantes... Cuando llevaba casi 16.000 kilómetros - muchos de ellos sobre tierra - fui a un concesionario de motos en San Luis Potosí, México. Conocí al dueño, Ricardo José y solicité hacer un cambio de aceite, pero además me cambiaron el filtro, limpiaron el del aire y lavaron la moto. Cuando fui a pagar me dijo “Que lo disfrutes, para nosotros ha sido un honor hacer esto por ti”. Y no me quiso cobrar nada. Una vez más les quiero agradecer su gentileza.

En Los Ángeles cambié los neumáticos. Se notaba que habían sufrido los caminos de tierra y los agujeros en el pavimento. Me reuní con mi buen amigo Peter Wurmer, en su época gran motero y fundador del EagleRider. Me felicitó por haber llegado hasta allí y me preguntó si esperaría a mayo para reemprender el viaje hacia Alaska en mejores condiciones climáticas. ¡De ninguna manera! Mi intención era no esperar y seguir hacia el Norte, pese al mal tiempo que me aguardaba en esa dirección. Empecé a ver nieve al lado de la carretera por la Trans-Cánada-Highway 1, acercándome a Kamloops, Canadá. A partir de aquí la carretera empezó a complicarse y había que estar muy atento ya que había hielo y nieve cada vez con más frecuencia. Las temperaturas bajaron mucho y cómo iba con unas zapatillas deportivas, tuve que parar a



VÍCTOR'S DREAM



comprarme unas botas. Ya se empezaban a ver letreros de Alaska y esto inconscientemente me iba animando al saber que cada vez estaba más cerca del lejano Norte. Encontré una señal que indicaba que, “del 1 de octubre al 30 de abril, los coches y caravanas debían llevar neumáticos de invierno y los camiones cadenas”. ¡No ponía nada de las motos! Así que continué mi camino.

La carretera empezaba a estar en muchas zonas blanca, pero se podía circular bien y llegué hasta Bell Lodge donde se ubica The Last Frontier Heliskiing, uno de los centros más conocidos y más grandes de Heliskiing (remonte de esquí en helicóptero).

Mientras repostaba, llegó un leñador con su vetusta camioneta repleta de troncos y estuvimos hablando. Me aconsejó que no siguiera hacia el norte porque él venía de allí, estaba nevando y con la moto no podría pasar. Una vez más me dije a mí mismo que si había llegado tan lejos no me pararía allí.

En invierno las gasolineras del norte no están atendidas. En una de ellas había demasiada nieve y se me cayó la moto. Para mí era imposible levantarla. Al cabo de un rato vi que entre la arboleda salía humo de una chimenea, me acerqué y encontré una casa. Llamé a la puerta y una amable persona me acompañó enseguida hasta la moto para ayudarme a levantarla.

A partir de aquí, la carretera estaba nevada y la nieve solo desaparecía en contadas ocasiones. Al llegar a la frontera de Alaska, uno de los policías era motero y me dijo, muy simpático, que llevaba 14 años destacado en aquel puesto fronterizo y que nunca había visto una moto en aquella estación del año. Intentó hacerme desistir de continuar hacia Anchorage, ya que el parque estaba cerrado por la nieve y además se avecinaba una tormenta. Obviamente estaba muy preocupado porque yo quisiera seguir conduciendo en esas condiciones. Para tranquilizarle le pregunté por el hotel más cercano





para pasar la noche. Ese día hice 1.093 km en 15 horas y media. Sabía que iba a ser mi oportunidad y la aproveché – y lo conseguí. Por fin llegué a Tok, Alaska a tan solo 530 kilómetros de Anchorage. Sabía que había llegado al punto más al norte de mi viaje, y que después de Anchorage solo me quedaba un puerto de montaña.

A la mañana siguiente las condiciones de la carretera comenzaron a mejorar y empecé a viajar más rápido. Cuando paré en una gasolinera, encontré una pareja local con una pick up cargada de leña. Estuvieron muy interesados en todo mi viaje y una vez más escuche que no podría llegar porque había un puerto y estaba nevando.

El paisaje era inmenso y el cielo se volvía más oscuro y amenazante a medida que subía. Creo que mi Roadmaster estaba tanto o más emocionada que yo por superar esta última prueba... Y entonces, finalmente, llegamos a la cima! Pero aquello aún no había acabado – Nunca habría imaginado que el descenso por el otro lado fuese tan deslizante y complicado. Las curvas en el camino eventualmente disminuyeron por lo que se hizo mucho más fácil. La lluvia me acompañó todo el camino hasta Anchorage, y cuando finalmente entré en la ciudad estaba gritando de alegría.

Contra todo pronóstico, lo había conseguido. Solo, pero lo más importante acompañado de todos los amigos y moteros que me habían seguido durante el recorrido y que me estaban llamando y escribiendo sin cesar!

¡Había recorrido en solitario toda América de Sur a Norte pasando por 14 países con una Indian Roadmaster.

Muchos me preguntan cómo pude recorrer tantas millas sobre nieve. Tuve mucha, muchísima suerte porque sabía que si me caía no podría levantar la moto yo solo. La temperatura más baja



fue -23° según el termómetro de la moto y prueba de ello son los carámbanos del guardabarros delantero. No llevaba ropa preparada para estas temperaturas, pero el asiento y los puños calefactables fueron una gran ayuda.

Escribí un libro sobre este viaje basado en las notas que fui generando diariamente y la compilación de los datos de kilómetros, horas en moto, promedios y los problemas y múltiples anécdotas que fui viviendo en esta aventura sin igual.

Sigo feliz con mi Indian Roadmaster 2016 con la que continué recorriendo miles de millas por Estados Unidos.

Víctor Muntané



AÚN MÁS DE TODO

Cuando Indian Motorcycle lanzó la FTR 750 en 2016, fue un regreso a las raíces de la compañía en el flat track - a la época posterior a la Segunda Guerra Mundial, cuando Estados Unidos enloquecía por este deporte y el legendario Wrecking Crew dominaba el podio. En 2019, la FTR 1200 debutó. Fue una máquina nacida en la tierra, pero construida para el asfalto. Este año, el legado continúa con las nuevas FTR, FTRS y FTR R Carbon, llevando el rendimiento sobre asfalto, la capacidad de anticipación y el control a un nuevo nivel sin precedentes.





PRIMERO ESCUCHAMOS. DESPUÉS MEJORAMOS.

Cada Indian Motorcycle tiene un responsable de producto. Alguien que toma el control de cada paso, desde “Creéis que podríamos...” hasta la primera entrega al concesionario. Para la FTR 2022, esa persona fue Ben Lindaman.

Lindaman comenzó con un reto: el éxito de la FTR original. “El estilo y las prestaciones de la moto han resultado bien,” dijo. Pero gracias a los comentarios de los clientes, él sabía que podía ser algo más. “Monitorizamos todas las redes sociales, y cuando alguien nos compra una moto, nos acercamos y preguntamos. Recibimos muchos comentarios sobre las virtudes de la moto, pero también queríamos oír las cosas malas.” Lo que descubrió es que a los propietarios les encantaba el pedigrí de carreras de la FTR, pero querían que la moto estuviera aún más preparada para la calle.

La primera cosa que Lindaman y su equipo de ingenieros y diseñadores abordaron fueron los neumáticos. La FTR original tenía ruedas de 19 pulgadas y neumáticos de tacos que eran excelentes para uso mixto, “pero no la mejor opción si lo que quieres es hacer curvas por carreteras de montaña”, dijo Lindaman. En su lugar, cambiaron a ruedas de 17 pulgadas y neumáticos Metzeler® Sportec®. Con 150mm, el recorrido de suspensión estaba también optimizado para conducción off-road, así que “pasamos

a 120mm.” Después estaba el asiento que muchos motoristas encontraban más elevado de lo que esperaban.

Cambiar la altura de una motocicleta no es tan simple como coger una llave y bajarla. Para reducir la altura del asiento, hay que cerrar el ángulo de lanzamiento y reducir el avance. Hubo un modelado por ordenador, seguido de prototipos físicos, ajustes en cada paso antes de las pruebas, y ajustes de nuevo hasta que lo consiguieron: un asiento 1,4 pulgadas (3,5 cm) más bajo que su predecesora para mejorar el control y la confianza.

Con el diseño completo, llegó el momento de los componentes. “Al adentrarnos en este nuevo mundo de las motos de tipo neo-retro, queríamos asociarnos con personas conocidas y respetadas en el sector,” dijo Lindaman. El equipo añadió un escape Akrapovič para maximizar la potencia y reducir sustancialmente el peso total de la moto. Incorporaron frenos Brembo®, para proporcionarle una capacidad de frenada optimizada, y horquilla y amortiguadores de depósito paralelo Öhlins®, totalmente ajustables, para conseguir un comportamiento suave (y personalizable).

El resultado, dijo Lindaman, “es mucho más ágil, mucho más rápida y con una respuesta mucho más inmediata. En las curvas sientes su gran precisión. Te coloca en una posición en la que tienes un control óptimo.”

FTR 2022

MOTOR	1203 CC
POTENCIA	120 CV
PAR	118 NM

Llamar a la FTR modelo base es como llamar al campamento base del Monte Everest las tierras bajas. Esta moto tiene tanto de capacidad como de autenticidad. Cada giro del acelerador es emocionante.





WING

of the

BAGGERS

Tras un exitoso evento en 2020, en el que Tyler O'Hara se alzó con el primer puesto montando esa misma moto, las series vuelven con un formato de 3 rondas.

“Hubo mucho escepticismo cuando se presentó esta categoría el año pasado, pero al enfrentar a estas grandes V-Twins en un circuito se produjeron verdaderas sorpresas. La garra y la determinación de los pilotos lograron ofrecer un espectáculo emocionante, y los

Indian Motorcycle tiene tres equipos compitiendo en la King of the Baggers 2021, cada uno con la formidable Indian Challenger y con Tyler O'Hara, Frankie García y Patricia Fernández a los mandos.

pilotos de Indian Motorcycle demostraron cómo la Challenger es capaz de alcanzar una velocidad y un rendimiento increíbles frente a sus competidores con la Road Glide. Estamos muy contentos de volver a formar parte de ella en 2021”, dijo Gary Gray, vicepresidente de competición, tecnología y servicios.

La Challenger tiene una gran ventaja sobre la Road Glide, gracias a su motor PowerPlus de 122 caballos, el mejor de su categoría. Se agarra a la carretera magníficamente con su chasis bien equilibrado y su gran suspensión, suavizada por una horquilla delantera invertida y un mono amortiguador trasero cortesía de Fox®.

Victoria inaugural en Atlanta

Las series King of Baggers comenzaron en abril con el actual campeón Tyler O'Hara, que consiguió otra victoria para su equipo S&S Cycle, por delante de Kyle Wyman y otra Challenger pilotada por Frankie García del equipo Roland Sands Design.



CALENDARIO 2021

- Atlanta, 30 de abril – 2 de mayo
- Utah Motorsports Campus, 25-27 de junio
- Monterey - Laguna Seca, 9-11 de julio



Tyler se clasificó para salir desde la pole position. Después de una salida discreta, se colocó en tercera posición, antes de adelantar a Frankie García en la segunda plaza y ponerse luego en cabeza en los últimos segundos para marcar el mejor tiempo de la carrera.

Sigue la King of the Baggers en MotoAmerica.com y BaggerRacingLeague.com



Pilotos profesionales en un circuito cerrado



Los IMPRESCINDIBLES

*Representa a tu compañía de motos favorita con estas
camisetas, chaquetas y gorras totalmente nuevas,
o algo de nuestra colección exclusiva para propietarios.*

Conoce la gama completa en nuestra web www.indianmotorcycle.es

Camiseta Wall of Death en negro.



*Chaqueta de malla Arlington en negro.
Guante de malla Arlington en negro.*



*Gorra de mujer con el logotipo Script
en negro. Chaleco de mujer con el
logo Script en negro.*



ESQUINA SUPERIOR IZQUIERDA : Camiseta Unrivalled - Blanco, 100% algodón - Modelo de corte femenino y modelo de corte masculino

ARRIBA : Camiseta Wheels and Waves - Negra - Hombre - 100% Algodón

ABAJO : Camiseta Wheels and Waves - Gris - Manga larga - Mujer - 100% Algodón



PARTE SUPERIOR : Jersey Wheels and Waves - Rojo y Blanco - Manga larga - Hombre - 100% Poliéster

IZQUIERDA : Casco HEDON - Edición limitada - The Unrivalled - Personalización Wheels and Waves





WWW.IMRGMEMBER.EU

#WEAREIMR